Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 26 del 2 febbraio 2009 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

PARTE PRIMA **Roma - Lunedì, 2 febbraio 2009** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00198 ROMA - CENTRALINO 06-85081

N. 18

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Deliberazioni numeri 52/2008, 60/2008, 67/2008 e 81/2008.

S O M M A R I O

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 27 marzo 2008. — *Legge 29 novembre 2007, n. 222. Legge n. 443/2001. Metrotranvia Milano (Parco nord) - Seregno (CUP J62I03000040009). Approvazione progetto definitivo. (Deliberazione n. 52/2008)* . . . . *Pag.* 1

DELIBERAZIONE 2 aprile 2008. — *Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001): viabilità di accesso all'hub portuale di La Spezia - interconnessione tra i caselli della A12 ed il porto: variante alla s.s. 1 Aurelia - 3° lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale pregetto definitivo. (Deliberazione n. 60/2008)* . . . . » 21

DELIBERAZIONE 2 aprile 2008. — *Legge 29 novembre 2007, n. 222. Legge n. 443/2001. Metrotranvia Milano (Parco Nord) - Seregno (CUP J62I03000040009). (Deliberazione n. 67/2008).* . . . . » 33

DELIBERAZIONE 1° agosto 2008. — *Legge n. 443/2001 - Programma delle infrastrutture strategiche piastra logistica umbra: piattaforma logistica di Terni-Narni. Approvazione progetto definitivo (CUP C21H04000080005). (Deliberazione n. 81/2008)* . . . . » 37

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 27 marzo 2008.

Legge 29 novembre 2007, n. 222. Legge n. 443/2001. Metrotranvia Milano (Parco nord) - Seregno (CUP J62I03000040009). Approvazione progetto definitivo. (Deliberazione n. 52/2008).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTA la legge 29 novembre 2007, n. 222, concernente la "conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 1 ottobre 2007, n. 159, recante interventi urgenti in materia economico – finanziaria, per lo sviluppo e l'equità sociale", e visto in particolare l'articolo 7, comma 3, del testo del suddetto decreto legge coordinato con la legge di conversione che, "*per la realizzazione di investimenti relativi al sistema ferroviario metropolitano di Milano*" autorizza "*la spesa di 150 milioni di euro per l'anno 2007, da utilizzare ai sensi degli articoli 163 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163*";

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cosiddetta "legge obiettivo"), che, all'articolo 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'articolo 13, oltre a recare modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che le opere medesime siano comprese in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

VISTO l'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP), e viste le delibere attuative adottate da questo Comitato;

VISTO l'articolo 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visti in particolare i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale

ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un’analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, intitolato “codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”, e s.m.i., e visti in particolare:
- la parte II, titolo III, capo IV concernente “lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi”, limitatamente agli articoli 163 e seguenti;
- l’articolo 256 che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 e s.m.i. concernente la “attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale”, come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

VISTO il decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito in legge, con modificazioni, dall’articolo 1 della legge 17 luglio 2006, n. 233, che ha modificato l’articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, operando – tra l’altro – la scissione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in Ministero delle infrastrutture e Ministero dei trasporti;

VISTA la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), che all’art. 2, comma 257, tra l'altro, per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla citata legge n. 443/2001 e s.m.i., ha autorizzato la concessione di contributi quindicennali di 99,6 milioni di euro a decorrere da ciascuno degli anni 2008, 2009 e 2010;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato articolo 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l’altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora Ministero delle infrastrutture, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull’esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato articolo 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

VISTA la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato ha operato la rivisitazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell’interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 14 marzo 2003, e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell’articolo 15, comma 2, del decreto legislativo n. 190/2002, ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l’alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTO il decreto 20 marzo 2003, n. 5279, emanato dall'allora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il quale, ai sensi del citato articolo 13 della legge n. 166/2002, sono stati individuati i soggetti autorizzati a contrarre i mutui ed a effettuare altre operazioni finanziarie e sono state inoltre definite le modalità di erogazione delle somme dovute dagli istituti finanziari ai mutuatari, nonchè quantificate le quote da utilizzare per le attività di progettazione, istruttoria e monitoraggio;

VISTA la sentenza 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2008-2012, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 28 giugno 2007, n. 45, che include, nell'allegato G "infrastrutture prioritarie", con riferimento alle priorità infrastrutturali della Regione Lombardia, tra le reti metropolitane – interventi per il miglioramento della mobilità nell'area metropolitana milanese, la "metrotranvia Milano – Desio – Seregno" con un costo di 214 milioni di euro, non finanziato;

VISTA la circolare del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato 28 febbraio 2007, n. 15, concernente le procedure da seguire per l'utilizzo di contributi pluriennali ai sensi della legge n. 296/2006, articolo 1, commi 511 e 512;

VISTE le note 12 marzo 2008, n. 106, e 25 marzo 2008, n. 128, e, "da ultima", la nota 26 marzo 2008, n. 132, con le quali il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso – tra l'altro – la relazione istruttoria della "Metrotranvia Milano (Parco nord) - Seregno" e successivi aggiornamenti;

VISTA la nota 18 marzo 2008, n. 116, con la quale il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso – tra l'altro – le schede ex delibera n. 63/2003 e il piano economico finanziario;

CONSIDERATO che l'articolo 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'articolo 13 della legge n. 166/2002, e l'articolo 163 del decreto legislativo n. 163/2006 attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato all'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, come aggiornato con delibera n. 130/2006, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che l'intervento di cui sopra è ricompreso nella Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, tra gli " ulteriori interventi infrastrutturali" il cui finanziamento era previsto nell'ambito del 2° Programma infrastrutture strategiche o di altri programmi d'investimento ordinari;

CONSIDERATO che con delibera 21 febbraio 2008, n. 21, questo Comitato ha proceduto – tra l'altro – alla ricognizione delle risorse di cui all'articolo 2, comma 257, della legge n. 244/2007 (legge finanziaria 2008) allocabili da questo Comitato medesimo;

CONSIDERATO che l'atto integrativo al protocollo di intesa sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture, la Regione Lombardia, la Provincia e il Comune di Milano in data 5 novembre 2007, tra l'altro:

- integra il precedente protocollo di intesa del 31 luglio 2007 includendo, tra gli interventi oggetto del protocollo medesimo, la "metrotranvia Milano (Parco nord) – Desio – Seregno" con un costo di 214,2 milioni di euro;
- delinea una ripartizione della copertura finanziaria del costo della infrastruttura tra Stato ed enti territoriali, ripartizione da definire successivamente sulla base di quanto già fatto per analoghi interventi;
- impegna il Ministero delle infrastrutture a completare la istruttoria del progetto preliminare dell'opera per l'approvazione di questo Comitato entro il mese di giugno 2008;
- impegna altresì il medesimo Ministero ad "*assumere ogni iniziativa ritenuta necessaria per inserire l'intervento nel DPEF 2008-2012 (tabella B4 dell'allegato infrastrutture) per il reperimento dei fondi di legge obiettivo a partire dal 2009*";

CONSIDERATO che nella prima versione della relazione istruttoria trasmessa il 12 marzo 2008 il Ministero delle infrastrutture considera l'intervento "*inserito in legge obiettivo*" e quindi chiede l'approvazione del progetto definitivo ed il finanziamento a valere sulle risorse destinate alla attuazione della legge medesima;

CONSIDERATO che, con nota 20 marzo 2008, n. 118, il Ministero delle infrastrutture, in risposta alla nota di osservazioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri n. 127 del 17 marzo 2008, ha sostenuto che l'intervento è qualificato "*ope legis*" come infrastruttura strategica dal decreto legge n. 159/2007 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 222/2007 e pertanto ha ribadito la richiesta di copertura del costo dell'opera a carico delle risorse della "legge obiettivo";

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture che propone di approvare, con prescrizioni, il progetto definitivo della "Metrotranvia Milano (Parco nord) - Seregno", con assegnazione di un contributo quindicennale di euro 11.885.390,47 a valere sulle risorse stanziate dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 (legge finanziaria 2008) ed in grado di sviluppare un volume d'investimenti di 128,53 milioni di euro;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze, con la riserva in ordine alla finanziabilità dell'opera con le risorse destinate alla attuazione della "legge obiettivo";

RITENUTO, ferma restando la citata riserva del Ministro dell'economia e delle finanze, di aderire alla interpretazione del Ministero proponente;

P R E N D E A T T O

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture ed in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale*
  - che il progetto in esame concerne la trasformazione dell'attuale obsoleta tranvia interurbana Milano-Desio in una nuova metrotranvia, prolungata fino a Seregno e caratterizzata dal rifacimento radicale dell'attuale impianto, sia per quanto attiene le vie di corsa e la tecnologia impiantistica, sia per quanto riguarda la tipologia dei rotabili e i criteri di esercizio, riutilizzando dell'attuale tranvia il solo sedime;
  - che il progetto prevede – tra l'altro – anche la ristrutturazione delle sedi stradali esistenti e/o la realizzazione di nuove carreggiate, nonché la messa a dimora di alberature e la sistemazione degli spazi a verde;
  - che in particolare, la metrotranvia si svilupperà per circa 14,3 km, con una prima parte – di circa 5,6 km – a doppio binario ed una seconda parte – di circa 8,7 km – a singolo binario, con raddoppi in corrispondenza degli incroci;
  - che il materiale rotabile è costituito da 18 vetture tranviarie bidirezionali, da ospitare tutte nel deposito previsto in progetto e destinato, altresì, al rimessaggio di buona parte dei veicoli destinati al servizio sulla linea Milano Castello - Calderara;
  - che l'intervento comprende la realizzazione di un nuovo deposito tranviario ubicato al confine fra i comuni di Desio e Seregno;
  - che il tracciato interessa i comuni di Milano, Bresso, Cormano, Cusano Milanino, Paterno Dugnano, Nova Milanese, Desio e Seregno;
  - che la nuova linea Milano Parco nord – Seregno si collega con la "metrotranvia nord" di Milano, ovvero l'attuale linea 4 "Castello – Parco nord", costituendo un'unica infrastruttura della lunghezza di circa 22 km;
  - che il progetto, approvato dalla Provincia di Milano, è stato trasmesso, con nota 29 ottobre 2007, n. 0239343 della medesima Provincia, al Ministero delle infrastrutture e con successiva nota 19 dicembre 2007, n. 0278129, alle altre Amministrazioni interessate, nonché agli Enti gestori delle interferenze;
  - che in data 8 e 11 febbraio 2007 è stato comunicato l'avvio del procedimento di pubblica utilità mediante pubblicazione – rispettivamente – sui quotidiani "La Repubblica" e "Il Giorno";
  - che la Conferenza di servizi è stata convocata il 25 febbraio 2008;

- che il Ministero dei trasporti – Direzione generale dei sistemi di trasporto ad impianto fisso ha trasmesso con nota 26 marzo 2008, n. 27440, il parere favorevole, con prescrizioni e osservazioni, espresso, con il voto n. 395/L.O. dalla commissione interministeriale istituita ai sensi della legge n. 1042/1969 nella adunanza del 26 marzo 2008;
- che il Ministero dei trasporti – SIIT Lombardia e Liguria – settore trasporti, con nota 19 febbraio 2008, n. 3867/FA, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture parere favorevole con prescrizioni;
- che la Regione Lombardia, con delibera di Giunta 19 marzo 2008, n. VIII/6871, ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
- che non risulta acquisito il parere della Regione Lombardia sulla procedura di valutazione di impatto ambientale regionale;
- che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 14 marzo 2008, n. DGPAAC/34.19.04/3177, ha trasmesso parere favorevole con prescrizioni;
- che gli elaborati del progetto definitivo in cui è riportato il programma di risoluzione delle interferenze sono quelli da Q81-0095 a Q81-0119, mentre gli elaborati relativi agli immobili da espropriare sono quelli compresi tra Q81-0044 e Q81-0061;
- che il Ministero delle infrastrutture ha esposto le proprie valutazioni, in apposito allegato alla relazione istruttoria, in merito alle prescrizioni richieste dagli Enti istituzionali e proposto le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare e da allegare alla delibera, esponendo i motivi in caso di mancato recepimento o di recepimento parziale di osservazioni come sopra avanzate;

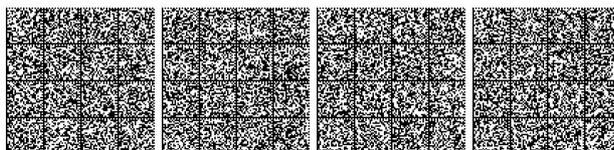
- *sotto l'aspetto attuativo*
  - che il soggetto aggiudicatore è la Provincia di Milano;
  - che il codice unico di progetto (CUP) assegnato all'opera è J62I03000040009;
  - che la modalità di affidamento prevista è l'appalto integrato;
  - che il cronoprogramma dell'opera prevede che le attività relative alle fasi successive alla approvazione del progetto definitivo (aggiudicazione, progettazione esecutiva, esecuzione dei lavori e collaudo) siano comprese tra il mese di luglio 2008 e il mese di giugno 2012;
- *sotto l'aspetto finanziario*
  - che il costo dell'intervento ammonta ad euro 214.209.600, IVA inclusa;
  - che la scheda economica ex delibera 63/2003 riporta un finanziamento a carico della Provincia di Milano di 85,68 milioni di euro, imputato sul bilancio provinciale - capitolo ST040 R 1561, denominato “fondo per il cofinanziamento provinciale alla realizzazione della metrotranvia Milano-Seregno”;

- che per la copertura finanziaria del costo dell'opera è previsto che il 60 per cento del suddetto costo, come da usuale ripartizione per i finanziamenti delle metropolitane, sia la quota a carico dello Stato;
- che per la copertura finanziaria della quota di fabbisogno residuo a carico dello Stato è richiesta la assegnazione di un finanziamento di 128,53 milioni di euro, IVA inclusa, a valere sulle risorse destinate alla attuazione della legge obiettivo recate dall'articolo 2, comma 257, legge 24 dicembre n. 244/2007 (legge finanziaria 2008);
- che la scheda redatta secondo il prototipo della delibera n. 63/2003 riporta il profilo della spesa limitatamente agli anni 2008-2010, per un importo complessivo di circa 114,3 milioni di euro, rinviando ad oltre il 2010, la parte residua della spesa medesima;
- che non risultano proposte di partenariato pubblico-privato in ordine al finanziamento dell'opera;
- che l'Unità tecnica finanza di progetto, nella relazione relativa al progetto della "metrotranvia Milano Parco nord – Seregno" inviata con nota 19 marzo 2008, n. 103, ha tra l'altro concluso che *"il progetto non presenta livelli di redditività e di bancabilità in linea con i valori richiesti mediamente da banche e investitori privati per investimenti similari, pertanto non vi sono le condizioni per procedere alla riduzione della contribuzione pubblica richiesta"*;

D E L I B E R A

1. *Approvazione progetto definitivo*

1.1 Ai sensi e per gli effetti degli articoli 167 comma 5, 166 e 183 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e s.m.i., è approvato – con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture – anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera il progetto definitivo della "metrotranvia Milano (Parco nord) - Seregno";
E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.
L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.
L'importo di euro 214.209.600 di cui alla "presa d'atto" costituisce il nuovo limite di spesa dell'intervento da realizzare.

1.2 Le prescrizioni richiamate al punto 1.1, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella 1^ parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture sono riportate nella parte 2^ del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.3 L'approvazione di cui al punto precedente è subordinata alla acquisizione del parere della Regione Lombardia in ordine alla procedura di valutazione di impatto ambientale regionale: detto parere dovrà essere comunicato dal Ministero delle infrastrutture alla Segreteria di questo Comitato.

2. Concessione contributo

Per la realizzazione dell'intervento denominato "metrotranvia Milano (Parco nord) – Seregno" sono assegnati al soggetto aggiudicatore:

- un contributo quindicennale di euro 9.573.216 a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 e decorrente dal 2008;
- un contributo quattordicennale di euro 2.423.256 a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 e decorrente dal 2008.

Detti contributi, suscettibili di sviluppare un volume di investimenti pari a 128,53 milioni di euro, sono stati quantificati includendo, nel costo di realizzazione dell'investimento, anche gli oneri derivanti dal reperimento di eventuali finanziamenti necessari.

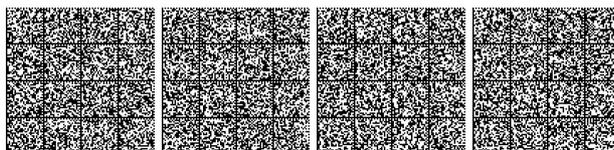
3. Efficacia della delibera

3.1 L'efficacia della presente delibera – approvazione del progetto definitivo di cui al punto 1 e concessione del contributo di cui al punto 2 – è subordinata alla trasmissione alla Segreteria di questo Comitato da parte del Ministero delle infrastrutture della delibera provinciale relativa alla quota di copertura finanziaria a carico degli enti territoriali.

3.2 L'efficacia della presente delibera è altresì subordinata allo scioglimento, da parte del Ministro dell'economia e delle finanze, della riserva in ordine alla finanziabilità dell'opera con le risorse destinate alla attuazione della legge obiettivo.

4. Clausole finali

4.1 Il Ministero delle infrastrutture provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

4.2 Per quanto concerne il progetto approvato al precedente punto 1, il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1: il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Segreteria di questo Comitato.

4.3 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dell'opera dovrà contenere una clausola che – fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 18, comma 12 della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modifiche ed integrazioni – ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 2, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

4.4 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.5 Il CUP assegnato al progetto in argomento ai sensi della delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento in oggetto.

Roma, 27 marzo 2008

Il Presidente: PRODI

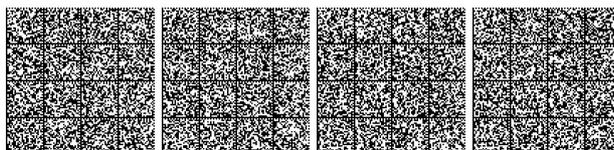
Il segretario del CIPE: MARCUCCI

Registrato alla Corte dei conti il 30 dicembre 2008
Ufficio di controllo atti Ministeri economico-finanziari, registro n. 6, Economia e finanze, foglio n. 82

ALLEGATO *1*

Parte prima

Prescrizioni

1) La metrotranvia sovrappassa ortogonalmente la trincea/galleria artificiale dell'autostrada Pedemontana lombarda all'altezza della rotatoria tra via Mazzini e via Dalla Chiesa in Comune di Desio. Durante lo sviluppo del progetto esecutivo dovrà essere predisposto un apposito elaborato che identifichi il coordinamento delle fasi di cantiere tra le due infrastrutture ricercando le indispensabili coerenze tra i rispettivi cronoprogrammi realizzativi. L'elaborato, sia per la metrotranvia sia per l'autostrada, dovrà abbinare alle specifiche attività di lavoro i relativi tempi realizzativi in modo tale da perseguire, ove possibile, la realizzazione del manufatto scatolare autostradale interrato prima della realizzazione della metrotranvia. In linea generale si prescrive che sia nella fase di redazione del progetto esecutivo sia durante le fasi di organizzazione dei cantieri e di realizzazione della metrotranvia, il Soggetto Aggiudicatore garantisca una stretta collaborazione con Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a. al fine di evitare ogni possibile rischio di irrealizzabilità delle due importanti infrastrutture.
2) Nelle fasi di progettazione esecutiva e di realizzazione dell'opera dovranno essere sviluppati i temi dell'impatto dei cantieri sul traffico e sulla sosta, tenuto conto anche delle altre opere impattanti sul traffico che sono in previsione o in fase di attuazione nell'area nord di Milano. Gli approfondimenti necessari dovranno essere sviluppati d'intesa con gli Enti - regione, provincia e comuni interessati.
3) Nei Comuni di Cusano Milanino e di Desio per la sede tranviaria esistente e non più utilizzata, a tale scopo dovrà essere previsto lo smantellamento, prevedendo opportune sistemazioni.
4) Per il parcheggio di interscambio previsto nel Comune di Paderno Dugnano a nord dello svincolo tra via Erba e la Tangenziale nord, dovrà essere individuata una soluzione progettuale meno invasiva del territorio del Parco, da definirsi congiuntamente tra provincia, comune e Consorzio del Parco Grugnotorto Villoresi nel quadro delle risorse finanziarie disponibili.
5) La progettazione esecutiva dell'anello di ritorno posto tra Paderno Dugnano e Nova Milanese dovrà essere coordinata con le previsioni di escavazione e ripristino già previste per la cava Eges e con la futura possibilità di collegamento dell'area del parco posta a ovest, oltre il tracciato stradale.

6) Relativamente agli edifici previsti per il deposito tranviario, ubicato a cavallo del confine comunale tra Desio e Seregno, si dovrà fare riferimento anche agli studi geologici di supporto alla pianificazione urbanistica dei citati comuni.
7) Dovrà essere garantito che non si verifichino, per effetto dell'esercizio della linea transizioni tra ante e post operam da situazioni di conformità ai limiti di rumore a situazioni di non conformità ai limiti di rumore o incrementi significativi nel post operam di livelli di rumore che gia nell'ante operam fossero superiori ai limiti.
8) Entro tre mesi dall'entrata in esercizio delle linea in progetto dovrà essere predisposto un programma di monitoraggio acustico e delle vibrazioni post operam al fine di verificare il rispetto dei limiti e individuare e dimensionare gli eventuali interventi mitigativi necessari. Il programma di monitoraggio post operam dovrà individuare la localizzazione dei punti di misura e modalità delle misure e specificare la durata complessiva del monitoraggio e dovrà essere sottoposto ai comuni e alle strutture di ARPA territorialmente competenti per le verifiche di adeguatezza secondo quanto previsto dalla D.G.R. VII/8313. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta e inviata ai comuni e alle strutture di ARPA territorialmente competenti una relazione sugli esiti riportante i livelli rilevati, la valutazione rispetto alla conformità ai limiti e l'indicazione degli eventuali interventi mitigativi che a seguito del monitoraggio risultassero necessari e dei tempi della loro attuazione.
9) In fase di realizzazione dell'infrastruttura dovranno essere adottate le opportune misure gestionali dell'attività di cantiere e di mitigazione temporanea del rumore e delle vibrazioni, al fine di contenere il disturbo in corrispondenza dei recettori in funzione anche della specifica sensibilità recettoriale. Dovrà essere data adeguata informazione alla popolazione sui tempi delle lavorazioni maggiormente impattanti dal punto di vista del rumore e delle vibrazioni.
10) Dovrà essere garantita una adeguata manutenzione dell'armamento e del materiale rotabile al fine di evitare che fenomeni di usura provochino incremento delle emissioni rumorose, delle vibrazioni e dei livelli di disturbo ai recettori.
11) Per la fase di costruzione, ai fini del contenimento delle emissioni, si ritiene che debbano essere adottate le misure mitigative proposte nello studio e attuati i seguenti interventi:
    - nella definizione del layout del cantiere deve essere aumentata il più possibile la distanza tra le sorgenti di polveri e i recettori, con particolare attenzione alle aree residenziali;
    - dovrà essere ottimizzato il carico dei mezzi di trasporto e, per il materiale sfuso, dovranno essere preferiti mezzi di grande capacità al fine di ridurre il numero dei veicoli in circolazione nelle zone limitrofe a ciascun cantiere;
    - con particolare riferimento ai cantieri a cielo aperto, lo stoccaggio di cemento, calce e di altri materiali da cantiere allo stato solido polverulento deve essere effettuato in sili e la

movimentazione realizzata mediante sistemi chiusi quali trasporti pneumatici, coclee, sistemi elevatori a tazze, presidiati da opportuni sistemi di abbattimento in grado di garantire valori di emissione inferiori a 10 mg/Nm^3, dotati di sistemi di controllo dell'efficienza (pressostati con dispositivi di allarme);

- dovrà essere rispettato il divieto di combustione all'aperto, come disposto al punto 3.c dell'Allegato alla D.G.R. n. 5291 del 2 agosto 2007, in sintonia con la legislazione nazionale vigente;
- in fase di cantiere dovrà essere condotto un monitoraggio degli inquinanti, secondo modalità da concordare con ARPA.

12)Tutte le parti in metallo colorato dovranno avere la medesima tonalità prevista per le pensiline delle fermate.

13)La realizzazione del raddoppio e del prolungamento della linea tranviaria dovrà garantire il mantenimento delle piste ciclabili attualmente esistenti.

14)L'allargamento del ponte di attraversamento del Canale Villoresi, all'incrocio tra le vie Filzi e Piave in comune di Nova Milanese, dovrà essere previsto con tecniche costruttive e materiali coerenti alle caratteristiche tradizionali del manufatto già esistente.

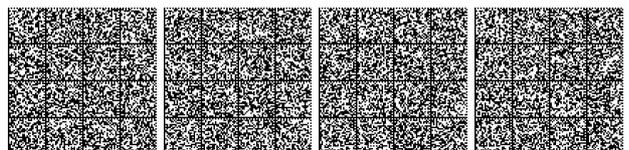
15)La rimozione/abbattimento di alberature lungo il percorso dovrà essere compensata con la piantumazione di un numero di essenze arboree autoctone almeno doppio di quelle estirpate, da porre a dimora anche nelle aree limitrofe al percorso tranviario.

16)Dovranno essere approfonditi gli aspetti relativi agli interventi diretti a rendere gli scarichi di acque reflue e quelli di prima pioggia, originati dai cantieri, in particolare nei punti di interferenza con l'ambiente idrico, conformi alle disposizioni di legge (D.Lgs. n. 152/2006 e successive modificazioni, Regolamenti regionali n. 3 del 24 marzo 2006 "Disciplina e regime autorizzatorio degli scarichi di acque reflue domestiche e di reti fognarie, in attuazione dell'articolo 52, comma 1, lettera a), della legge regionale 12 dicembre 2003, n. 26" e n. 4 "Disciplina dello smaltimento delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne, in attuazione dell'articolo 52, comma 1, lettera a), della legge regionale 12 dicembre 2003, n. 26").

17)La modifica della tomba sifone del canale principale Villoresi dovrà essere realizzata scegliendo fra le seguenti alternative:

- non realizzando opere aggettanti gli attuali imbocchi della tombinatura;
- modificando l'attuale sifone.

18)In fase di progettazione esecutiva dovranno essere ulteriormente precisate le modalità di gestione delle terre e delle rocce provenienti dalle attività di escavazione, per le quali si richiama al rispetto della normativa vigente in materia (art. 186 D.Lgs. n. 152/2006).

19)In fase di costruzione, per le aree di cantiere, devono essere adottati tutti gli accorgimenti utili e necessari a limitare i disagi per la popolazione prevedendo opere di mitigazione per il contenimento delle emissioni rumorose e l'aerodispersione delle polveri.

20) La realizzazione della tranvia dovrà trovare coerenza con gli interventi in corso di progettazione e realizzazione per il completamento del sistema ciclopedonale del Parco Nord Milano.
21) Si prescrive al Soggetto Aggiudicatore l'attivazione, per le successive fasi di progettazione esecutiva e di cantiere, di un tavolo di confronto che sviluppi in modo particolare gli elementi atti a garantire un miglior inserimento urbanistico e ambientale dell'infrastruttura, fatto salvo il tracciato approvato dal CIPE, e gli aspetti relativi alla razionalizzazione del sistema del trasporto pubblico locale su gomma anche nella fase di cantiere, con l'avvertenza che il costo del progetto sia contenuto nell'ambito dei finanziamenti disponibili.
22) Dovrà essere stabilita la classificazione della linea di trasporto e dovrà essere precisato se trattasi di tranvia extraurbana o tranvia veloce urbana con concessione provinciale; individuato, di conseguenza, l'Ente Concessionario, dovrà essere acquisito il motivato parere della Direzione Esercizio competente (rete urbana o rete extraurbana);
23) per le tratte a singolo binario con raddoppi agli incroci dovrà essere previsto un impianto di segnalamento tale da garantire la sicurezza del tram e che arresti la marcia in caso di mancato rispetto dei segnali a via impedita con ripetizione dei segnali a bordo del veicolo (tipo ferroviario);
24) la ristrutturazione delle sedi stradali esistenti e/o la realizzazione di nuove carreggiate dovrà essere effettuata nel rispetto della normativa vigente ottenendo i relativi "nulla osta" da parte degli Enti proprietari anche per quanto riguarda i due tipi di intersezione previsti in progetto e legati agli spazi a disposizione e delle caratteristiche di esercizio interessato;
25) dovranno essere garantite in ogni caso condizioni di sicurezza tanto nei riguardi della circolazione veicolare quanto nei confronti dei movimenti pedonali;
26) dovranno essere stabiliti, in apposite convenzioni, gli oneri di manutenzione degli impianti e della sede stradale e i soggetti a carico dei quali saranno posti tali oneri;
27) dovranno essere chiaramente individuate le tipologie di materiale rotabile da realizzare e conseguentemente il tipo di armamento da realizzare;
28) gli impianti elettrici speciali (casse di manovra degli scambi, sistema di radiocomando degli scambi, impianto audio video, sistema di tele-operazioni, sistema di trasmissione dati) dovranno essere oggetto di specifiche approvazioni;
29) che nel corso della progettazione esecutiva, laddove la linea metrotranviaria si sviluppa in adiacenza o in prossimità dei manufatti tutelati ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 (il santuario della Madonna del Piastrello in Comune di Presso, la Chiesa di S. Martino in Comune di Cusano Dilanino ed il ponte sul Canale Villoresi in Comune di Nova Milanese) venga prestata particolare attenzione in modo tale da minimizzare le interferenze che potrebbero crearsi, limitando gli ambiti di contiguità con la linea e assicurando nelle vicinanze dei monumenti un adeguato decoro;

30) che la progettazione esecutiva delle opere riguardanti il capolinea intermedio di Calderaia in Comune di Paterno Dugnano, il deposito tranviario tra i Comuni di Desio e Seregno e il capolinea di Seregno presenti caratteri architettonici tali da consentire un adeguato inserimento nel contesto paesaggistico;

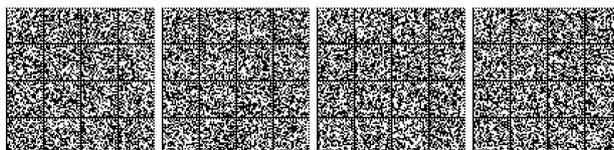
31) la progettazione esecutiva delle opere ricadenti negli ambiti di criticità sopradescritti venga sottoposta all'esame della Soprintendenza per i Beni Architettonici per il Paesaggio di Milano;

32) Che la ditta appaltatrice dei lavori sia chiamata all'osservanza del disposto dell'art. 90, comma I del D.Lgs. n. 42 del 22.01.04 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio) in caso di scoperte archeologiche, le quali andranno immediatamente segnalate per gli interventi conseguenti.

33) che la linea metrotranviaria attraversi la rotatoria di progetto posta sopra la galleria autostradale di Desio passando lungo l'asse dell'aiuola centrale, secondo la giacitura prevista dal progetto definitivo della Provincia di Milano;

34) il progetto contempla come prima tratta della metrotranvia in oggetto il percorso del Parco Nord al capolinea di Calderaia. Questa parte di tracciato rappresenta il naturale prolungamento della Metrotranvia Nord attualmente in esercizio, per cui si ritiene opportuno mantenere i medesimi standard tecnico-progettuali relativi al tipo di profilo delle rotaie e delle ruote delle vetture. Qualsiasi variazione agli standard in uso conferirebbe a questo segmento di linea un carattere di singolarità rispetto al resto della rete tranviaria urbana di cui farà parte, determinando grossi problemi di esercizio.

35) L'elaborato MM n. Q81-0087 mette in evidenza il prospetto e le sezioni caratteristiche delle SSE di nuova realizzazione nella tipologia interrata. ATM rileva che l'accesso alla SSE debba essere realizzato fuori terra poiché l'esperienza delle SSE relativa alla costruzione della Metrotranvia Nord ha mostrato notevoli difficoltà nella manovra di apertura della griglia. Inoltre si sottolinea la necessità di proteggere adeguatamente il pozzo di calaggio dalle infiltrazioni d'acqua, cosi da evitare il contatto con le vicine parti in tensione come ad es. i trasformatori di gruppo.

36) Per quanto concerne gli standard da adottare per le banchine di fermata (rif. Doc. Q81-0203 par. 3.3)nella prima tratta della metrotranvia in oggetto si evidenziano le seguenti correzioni rispetto a quanto indicato al Par. 3.3:
   - la distanza dell'orlo della banchina dalla rotaia adiacente, la quale deve essere misurata dal punto di misura dello scartamento (filo interno della testa della rotaia secondo la norma UNI 3648), dovrà essere pari a m 0,61 ± 0,01, come ricavato da studi e verifiche effettuate da ATM, per assicurare che tutti i rotabili del parco ATM possano circolare senza rischio di interferenza con la banchina.
   - Dovranno inoltre essere garantite le seguenti tolleranze per le altezze sul P.F. della banchina: primi 17 m 0,22 + 0,015 - 0,01 m per i restanti 16 m 0,18 ± 0,01.

- La larghezza netta della banchina dovrà essere possibilmente di m 2,15 per garantire l'agevole incarrozzamento dei disabili su sedia a rotelle.

37) Il Soggetto Aggiudicatore prenderà accordi con la società SNAM per la corretta individuazione dei necessari interventi per l'adeguamento in sicurezza degli impianti del gas interferenti.

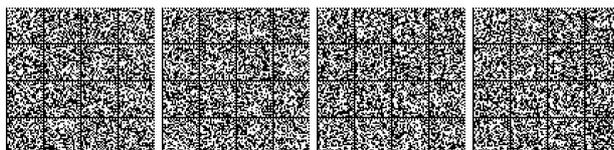
38) aggiornare lo studio della mobilità in sede di redazione del progetto esecutivo.

39) Risulta necessario che per le sezioni stradali siano definite in maniera più puntuale i vari elementi che costituiscono la carreggiata in modo da consentire la valutazione del rispetto delle norme.

40) Sottoporre il progetto esecutivo ad Autostrade per l'Italia S.p.a. per recepire le eventuali prescrizioni tecniche riguardo alla metodologia della spinta del manufatto sottoattraversante l'autostrada. Predisporre un atto di convenzione specifico per l'attraversamento autostradale che sarà sottoposto all'approvazione dell'ANAS.

41) L'esecuzione di lavori, atti o fatti sui canali di bonifica, loro pertinenze e accessori e/o in prossimità di essi, è subordinata all'ottenimento della concessione di pulizia idraulica prima dell'inizio dei lavori.

42) Considerata la prevalente funzione idraulica irrigua dei seguenti canali: Canale Adduttore Principale Villoresi, Canale Derivatore di Nova, Canale Diramatore 5 di Nova, Canale Diramatore 7 di Nova, nonché le mutate condizioni negli usi delle acque che fanno prevedere la necessità di garantire l'adduzione di acque anche in aree che ricadano in contesti non più agricoli, si prescrive il mantenimento e/o il rifacimento integrale delle tratte interferenti dei canali sopraccitati attraverso idonee opere idrauliche che risolvano le interferenze, garantendo il corretto funzionamento dei canali stessi. In particolare, anche per il Derivatore di Nova a valle della SSE Calderara, si richiede che venga mantenuta o ripristinata l'opera idraulica che, contrariamente a quarto in precedenza indicato dai tecnici Consortili, mantiene la funzionalità di adduzione di acque a utenze poste a valle del Comune di Bresso.

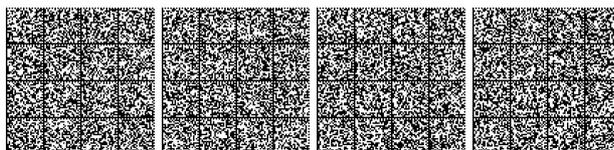
43) Attraversamento del Canale Adduttore Principale Villoresi: il progetto prevede un semplice allargamento dell'esistente attraversamento con tombinatura a sifone della ex S.P. "Valassina" (via Garibaldi di Nova Milanese). Tali modalità realizzative risultano in contrasto con la possibilità di effettuare una corretta manutenzione e gestione dell’opera idraulica, riducendo gli spazi operativi per il recupero del materiale solido presente nel canale. Si prescrive pertanto che le 4 tubazioni di m 2,10 siano prolungate nella medesima misura dell'allargamento del manufatto di attraversamento, ovvero di m 0,8 per lato. Di conseguenza risulta necessario prevedere la traslazione degli scivoli sul fondo canale di imbocco e sbocco della tombinatura di non meno di 1 m a monte e valle, raccordandosi a valle con il fondo canale in corrispondenza della bocca di derivazione del Derivatore di Nova. Dato che l'attraversamento del Canale Villoresi sarà integralmente occupato dalla sede tranviaria e da marciapiedi, con impossibilità di stazionamento dei mezzi operativi del Consorzio, si

richiede di creare a monte e valle della tombinatura due piazzole di sosta per mezzi meccanici per il recupero del materiale solido presente in alveo.

44)Canale Derivatore di Nova - tratto dal Canale Villoresi alla SSE Calderara (Sez. 5.11): il progetto prevede la tombinatura del canale con condotta di m 1,20. In considerazione della valenza ambientale/paesaggistica del canale in un area fortemente urbanizzata e tenuto anche conto dei maggiori oneri manutentivi e gestionali di una canale tombinato, si richiede di mantenere, in tutti i tratti ove vi siano sufficienti spazi, il canale a cielo libero, prevedendone lo spostamento e il rifacimento in alveo rivestito di dimensioni non inferiori a 1,8 x 1,5 m. Per i tratti ove risulti necessario prevedere la copertura del canale si richiede di utilizzare manufatti di dimensioni non inferiori a 1,50 m o idonei scatolari.

45)SSE Calderara (Sez. 5.9-5.11): in corrispondenza del capolinea intermedio tra Paderno Dugnano e Nova Milanese sono situate le bocche di derivazione dal derivatore di Nova dei canali diramatori 7 (lato ovest) e 5 di Nova (lato est). Tali derivazioni devono essere mantenute, prevedendone un eventuale spostamento affinché possano essere realizzate a cielo libero. I tracciati dei canali 7 e 5 di Nova andranno di conseguenza adeguati alle nuove opere e sul canale diramatore 5 di Nova andrà previsto il ripristino dell'esistente misuratore di portata a risalto.

46)Canale Derivatore di Nova - tratto dalla SSE Calderara al sottopasso dell'autostrada A4: contrariamente a quanto riportato nella relazione tecnica del progetto definitivo, il canale Derivatore di Nova, a valle delle diramazioni dei canali 7 e 5 di Nova, andrà mantenuto in quanto permangono utilizzatori a valle. Come per il tratto precedente si richiede di mantenere, ovunque possibile, il canale a cielo libero, con dimensioni non inferiori a 1,6 x 1,4 m. I tratti che necessariamente dovranno essere tombinati non dovranno avere dimensioni inferiori a 1.20 m. Nel tratto tra via Monte Bianco e via Marconi, al fine di un più razionale sviluppo del reticolo consortile, si richiede di realizzare un nuovo tracciato del canale che ricolleghi i tratti esistenti a monte e valle, dimettendo il tracciato lungo viale Gardenie.

47)Sottopasso autostrada A4: In corrispondenza del previsto attraversamento ciclo-pedonale sottopassante l'autostrada A4 in Comune di Presso si rende necessario il ripristino dell'attraversamento del Canale Derivatore di Nova, con manufatto di dimensioni non inferiori a 1,20 m e idonei pozzetti di ispezione a monte e valle delta viabilità attraversata.

48)Canale Derivatore di Nova - tratto dal sottopasso dell'autostrada A4 a via Madonnina: contrariamente a quanto riportato nella Relazione Tecnica del progetto definitivo il canale Derivatore di Nova andrà mantenuto in quanto permangono utilizzatori a valle. Come per i tratti precedenti si richiede di mantenere, ovunque possibile, il canale a cielo libero, con dimensioni non inferiori ad 1,6 x 1,4 m. I tratti che necessariamente dovranno essere tombinati non dovranno avere dimensioni inferiori a 1,20 m. Nel tratto tra via Villa e Via Patellani, al fine di un più razionale sviluppo del reticolo consortile, si richiede di

realizzare un nuovo tracciato del canale che ricolleghi i tratti esistenti a monte e valle, dismettendo il tracciato all'interno dell'abitato ad est di Via Vittorio Veneto.

49)Canale Derivatore di Nova - tratto da Via Madonnina a sud di Via Aldo Moro: Lungo Via Vittorio Veneto e sino al termine degli interventi di realizzazione della tranvia si richiede il prolungamento del tracciato del derivatore di Nova, con le medesime caratteristiche del tratto precedente, terminante con manufatto predisposto per la realizzazione di uno scarico nel Torrente Seveso. In corrispondenza dell'incrocio tra via Villoresi, via Veneto e via XXV Aprile e necessario predisporre idoneo manufatto ripartitore che consenta di regolare le portate affluenti all'esistente ramo lungo Via Villoresi e il nuovo ramo di Via V.Veneto.

50)Le attività e/o gli oneri annui manutentivi, sia ordinari sia straordinari, relativi alle opere idrauliche realizzate o interferite saranno a carico del Soggetto Aggiudicatore, secondo quanto previsto nella concessione di polizia idraulica che dovrà essere stipulata con il CONSORZIO DI BONIFICA EST TICINO - VILLORESI; qualsiasi successivo sviluppo progettuale e/o variante del progetto definitivo presentato in sede di conferenza di servizi, inerente alle opere idrauliche di competenza del consorzio sia sottoposto ad approvazione del Consorzio stesso.

51)prevedere in corso di elaborazione del progetto esecutivo riunioni tecniche e sopralluoghi con i tecnici di SNAM Rete Gas S.p.a., Telecom Italia S.p.a., BT Italia S.p.a., AEM Elettricity S.p.a., AEM Gas S.p.a., Metroweb S.p.a., C.A.P. Gestione S.p.a., per la definizione esecutiva dei necessari interventi per l'adeguamento in sicurezza degli impianti.

52)Relativamente alla sede, sarà necessario che la delimitazione della stessa sia realizzata con elementi che non costituiscano pericolo per gli utenti stradali, con particolare riferimento al ciglio in granito.

53)Relativamente al deposito, con riferimento al problema degli elettrodotti, dovranno essere acquisite le necessarie autorizzazioni.

54)per quanto riguarda il costo relativo alla voce "Viabilità e sistemazioni superficiali", si rileva che il relativo importo, pari a M€ 25,577, è stato determinato una stima e non con un computo metrico. In fase di verifica per il nulla osta tecnico, dovrà essere presentato il computo a giustificazione del prezzo esposto nel quadro economico.

Parte seconda

Raccomandazioni

55) Su indicazione del Comune di Cusano Milanino, si raccomanda che, sia in fase esecutiva sia nell'assetto finale della viabilità definito con la metrotranvia, non sia impedita la svolta a sinistra sul V.le Matteotti per le provenienze da Milano.

56) Per la dismissione e trasformazione urbanistica dell'area dell'attuale deposito di Desio si raccomanda al Soggetto Aggiudicatore l'attivazione di un tavolo di confronto che coinvolga tutti soggetti interessati.

57) In corrispondenza del terminale di Seregno FS, dovrà essere valutata la realizzazione di un sottopasso per la migliore connessione della metrotranvia con la stazione ferroviaria e con l'autostazione.

58) Al fine di tenere conto del contesto urbano interessato e migliorare l'impatto estetico dell'impianto, per la sede tranviaria dovrà essere verificata la fattibilità finanziaria della realizzazione di un binario inerbito o con pavimentazione in materiali lapidei, escludendo l'uso di massetti in calcestruzzo.

59) Laddove possibile, in accordo con gli Enti locali interessati, ivi compresi gli Enti gestori dei Parchi interferiti, e compatibilmente con il quadro economico complessivo di progetto, si dovranno prevedere nuovi raccordi alla rete ciclabile, a titolo di compensazione ambientale. Si evidenzia la richiesta avanzata dal Consorzio del Parco Grugnotorto Villoresi in merito all'inserimento lungo il margine est di Via Erba (ex S.P. Valassina) di un percorso ciclopedonale in sede propria, con attraversamenti segnalati e protetti, come previsto nel Piano di settore della mobilità ciclabile approvato con deliberazione dell'Assemblea consortile n. 10 del 18 dicembre 2007. Si ritiene che tale proposta debba essere oggetto di valutazione da parte del proponente in termini sia economici sia finanziari, ricercando eventualmente sinergie tra Ente parco/Comune/Provincia relativamente all'aspetto dell'investimento necessario alla sua realizzazione.

60) Dovranno essere definite e adottate, in accordo con gli Enti locali interessati, adeguate opere di mitigazione e compensazione ambientale per l'area, in parte destinata a Parco locale di interesse sovraccomunale della Brianza Centrale, in cui è inserito il deposito per il ricovero e la manutenzione dei mezzi. Gli interventi sono da coordinarsi con quelli connessi alla realizzazione del sistema viabile pedemontano.

61) valutare la cessione/comodato d'uso agli Enti pubblici interessati delle aree rese libere dal tracciato della tranvia che verrà spostata in sede stradale nel tratto da Cusano Milanino a Paterno Dugnano.

ALLEGATO *2*

CLAUSOLA ANTIMAFIA

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai DD.II. 14.3.2003 e 8.6.2004.

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso articolo 10, mentre l'articolo 118 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, e s.m.i., pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.
La necessità di analoga estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).
Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che – oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 118 del D.Lgs. n. 163/2006 – preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione – vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera c) del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 – l'autorizzazione di cui all'articolo 118 del D.Lgs. n. 163/2006 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra

indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi delle norme richiamate, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50.000 euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. *informazioni supplementari atipiche* – di cui all'art. 1 septies del decreto legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni – ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'articolo 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

4) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:
   a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;
   b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, "offerta di protezione", ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

09A00866

DELIBERAZIONE 2 aprile 2008.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001): viabilità di accesso all'hub portuale di La Spezia - interconnessione tra i caselli della A12 ed il porto: variante alla s.s. 1 Aurelia - 3° lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale pregetto definitivo. (Deliberazione n. 60/2008).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, tra l'altro reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 ed in particolare prevede che gli interventi inclusi nel programma approvato da questo Comitato debbano essere ricompresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP), e viste le delibere attuative emanate da questo Comitato;

VISTO l'articolo 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visti in particolare i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, intitolato "codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", e s.m.i. e visti in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV, concernente "lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi";
- l'articolo 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la "attuazione della legge n. 443/2001, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

VISTO il decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni dall'articolo 1 della legge 17 luglio 2006, n. 233, che ha modificato l'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, operando – tra l'altro – la scissione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti in Ministero delle Infrastrutture e Ministero dei Trasporti;

VISTA la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), e visto in particolare l'articolo 2, comma 257, che – tra l'altro – per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla citata legge n. 443/2001, e s.m.i., ha autorizzato la concessione di contributi quindicennali di 99,6 milioni di euro a decorrere da ciascuno degli anni 2008, 2009 e 2010;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che nell'allegato 1 include, sotto la voce "hub portuali", l'intervento relativo agli "allacciamenti plurimodali Genova-Savona-La Spezia" e che all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Liguria, nella sezione "hub portuali e interportuali - autostrade del mare", ricomprende "allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica Porto di La Spezia";

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti era chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi dell'articolo 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

VISTA la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006), con la quale questo Comitato ha operato la rivisitazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che, all'allegato 2, nell'ambito degli "hub portuali - allacciamenti plurimodali Genova-Savona-La Spezia" include l'intervento "La Spezia: variante SS1 Aurelia - 3° lotto tra Felettino e raccordo autostradale";

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 14 marzo 2003, e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 2, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la sentenza 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTA la circolare del Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato 28 febbraio 2007, n. 15, concernente le procedure da seguire per l'utilizzo dei contributi pluriennali ai sensi dell'articolo 1, commi 511 e 512, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2008-2012, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 28 giugno 2007, n. 45, che include, nell'allegato B4 relativo alle "opere da avviare entro il 2012", l'intervento "SS Aurelia bis: viabilità d'accesso porto La Spezia - 3° lotto (Felettino-raccordo autostradale" con il costo di 255,82 milioni di euro, interamente da reperire";

VISTA la nota 31 marzo 2008, n. 139, con la quale il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso la relazione istruttoria, corredata da documentazione di supporto, concernente l'intervento "viabilità di accesso all'hub portuale di La Spezia – interconnessione tra i caselli della A12 ed il porto: variante alla SS 1 Aurelia - 3° lotto, tra Felettino ed il raccordo autostradale", chiedendo l'approvazione, con prescrizioni, del progetto definitivo, ai sensi del 5° comma dell'art. 167 del decreto legislativo n. 163/2006, e l'assegnazione di contributo a carico delle risorse di cui all'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007;

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, come aggiornato con delibera n. 130/2006, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che l'intervento di cui sopra è ricompreso nella Intesa generale quadro tra Governo e Regione Liguria, sottoscritta il 6 marzo 2002";

CONSIDERATO che il "Contratto di programma ANAS 2007", sul cui schema questo Comitato si è pronunziato con delibera 20 luglio 2007, n. 65, e che all'allegato A riporta il piano investimenti da realizzare nell'arco temporale 2007-2011, include la variante in questione nella tabella relativa alle "opere infrastrutturali di nuova realizzazione Legge obiettivo" con appaltabilità 2008;

CONSIDERATO che, con delibera 21 febbraio 2008, n. 21, questo Comitato, tra l'altro, ha proceduto a definire in apposito allegato il quadro delle risorse di cui al citato art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 allocabili da questo Comitato stesso;

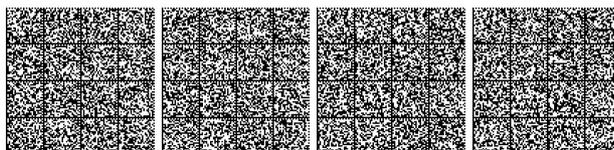
CONSIDERATO che l'art. 1 della citata legge n. 443, come modificato dall'articolo 13 della legge n. 166/2002, e l'articolo 163 del decreto n. 163/2006 attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato all'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

SU PROPOSTA del Ministero delle infrastrutture;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

P R E N D E A T T O

1. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e, in particolare:

   - sotto l'aspetto tecnico-procedurale

- che la realizzazione della variante alla SS 1 Aurelia, nell'abitato dell'area di La Spezia, ha la finalità di migliorare l'attuale sistema viario, con positive ricadute a livello socio-economico e di salute pubblica, posto che la variante stessa si caratterizza soprattutto per la possibilità di un valido percorso alternativo di attraversamento dell'area predetta e per la generazione di accessi in corrispondenza della zona portuale, decongestionando la viabilità costiera dai flussi d'attraversamento e restituendo gran parte della rete viaria cittadina al traffico locale;
- che la variante si configura, nel suo insieme, come un asse tangenziale alla città di La Spezia, sviluppandosi dalla zona di san Benedetto, posta a nord – ovest della città, fino alla zona Stagnoni, posta a est, ove si collega al raccordo autostradale, aggirando l'agglomerato urbano
- che l'opera presenta uno sviluppo complessivo di circa 10 Km ed è stata divisa in tre lotti funzionali, di cui i primi due sono ormai in fase di avanzata costruzione, mentre il 3° lotto, il cui progetto viene sottoposto a questo Comitato e che si sviluppa prevalentemente in galleria, completa la tratta urbana della variante, conferendole compiutezza funzionale tramite il collegamento con il raccordo autostradale e con la nuova penetrazione al porto commerciale, ed ha un'estesa di 4.230 m con 5 svincoli di collegamento con la viabilità ordinaria;
- che l'ANAS S.p.A., nella qualità di soggetto aggiudicatore, ha trasmesso, con nota 30 luglio 2003, n. 02249, il progetto definitivo al Ministero delle infrastrutture, per la sua approvazione secondo le procedure di legge obiettivo, nonché al Ministero per i beni e le attività culturali, alle Soprintendenze competenti, alla Regione Liguria e a tutti gli Enti interessati;
- che è stata data comunicazione dell'avvio del procedimento mediante pubblicazione di avviso – nel periodo tra il 1° ed il 4 agosto 2003 – su due quotidiani, di cui a diffusione nazionale, e che il progetto è stato depositato presso la Regione Liguria – Ufficio VIA;
- che la Regione Liguria, con delibera di Giunta 14 novembre 2003, n. 1395, ha formulato parere positivo sul progetto in argomento, approvandolo nelle caratteristiche essenziali e chiedendo l'espletamento di alcune verifiche suggerite dai propri uffici preposti alla tutela ambientale;
- che in data 31 marzo 2004 il Ministero istruttore ha indetto la Conferenza di servizi, cui hanno partecipato le Amministrazioni e gli Enti interessati;
- che l'ANAS in esito a richieste formulate dalla Regione con la citata delibera, nonché con riferimento alle risultanze della Conferenza di servizi – ha trasmesso alla Regione Liguria, il 3 settembre 2004, documentazione integrativa e successivamente, tra il marzo e l'ottobre 2007, ha inviato la documentazione relativa alla campagna diagnostica ed al monitoraggio lungo il tracciato nel frattempo effettuati, come richiesto dal Comitato tecnico regionale VIA;
- che la Regione, con delibera di Giunta 9 novembre 2007, n. 1342, ha espresso parere favorevole sotto il profilo ambientale;
- che il piano di risoluzione delle interferenze è riportato nelle tavole progettuali PDSI00A10-11-B-IOB e PDSI00A10-11-B-11B;
- che il Ministero istruttore propone le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto in questione;

- sotto l'aspetto attuativo

- che il soggetto aggiudicatore viene individuato in ANAS S.p.A.;
- che la modalità di realizzazione dell'opera è l'appalto integrato;
- che il tempo utile per la realizzazione dell'opera è stimato in 1095 giorni, comprensivo di 150 giorni per la redazione del progetto esecutivo e di 140 giorni per eventuale andamento stagionale sfavorevole;

- sotto l'aspetto finanziario

- che il costo dell'intervento approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS nella riunione del 9 luglio 2003, ammonta a euro 254.902.896,85 ed è riportato nella relazione istruttoria nell'importo aggiornato dalla Società in base alle indicazione del decreto legislativo n. 163/2006 e pari a euro 255.817.942, dei quali 185.984.502,11 per lavori a base d'appalto, 36.465.882, 24 per somme a disposizione e 33.367.557,65 per "oneri di investimento", mentre l'IVA – calcolata con l'aliquota del 20% – viene riportata solo "per memoria";
- che i prezzi adottati sono quelli derivanti dall'applicazione delle analisi ANAS di cui al DA 2 giugno 1994, n. 52, per il Compartimento per la viabilità della Liguria aggiornati all'anno 2002 e che per alcuni prezzi, non ricompresi in dette analisi, sono state svolte apposite analisi o si è fatto ricorso al prezziario in uso presso il Compartimento per l'ordinaria manutenzione o presso altri Compartimenti;
- che l'onere correlato all'attuazione delle prescrizioni si prevede venga fronteggiato con l'utilizzo delle somme appostate, nel quadro economico, per gli imprevisti;
- che il piano economico-finanziario sintetico, riferito al costo aggiornato dell'opera, non evidenzia un "potenziale ritorno economico" derivante dalla gestione, trattandosi di interventi relativi a strada statale di interesse nazionale non assoggettata a pedaggio e le cui caratteristiche tecnico-economiche non consentono di ritrarre ricavi ancillari;
- che viene richiesta l'assegnazione di euro 230.623.572 a valere sulle risorse di cui all'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007, mentre l'integrazione della copertura del costo dell'opera, per euro 25.194.370, resta a carico delle risorse assegnate alla Regione per programmi di interesse strategico regionale, con delibera 21 dicembre 2007, n. 166;

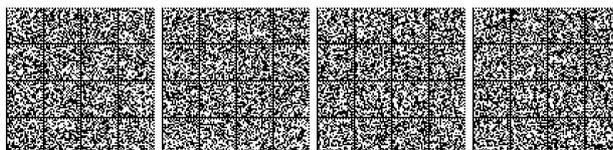
2. degli sviluppi istruttori successivi ed in particolare:

- che la Regione Liguria, con nota 31 marzo 2008, n. 1097, ha confermato la propria disponibilità ad assicurare il cofinanziamento dell'opera, nell'entità di euro 25.196.428, a carico delle risorse di cui alla delibera n. 166/2007 – chiedendo che eventuali economie, correlate ai ribassi d'asta conseguiti in sede di aggiudicazione, siano assegnate alla Regione stessa sino alla concorrenza con il suddetto cofinanziamento regionale – ed ha poi formalizzato, con delibera di Giunta 1 aprile 2008, n. 334, acquisita agli atti nel corso dell'odierna seduta, detto impegno, richiamandosi alle risorse di cui alla più volte menzionata delibera n. 166/2007 o ad altre risorse regionali;

- che l'ANAS, con nota 1 aprile 2008 n. CDG-0047238-P, ha preso atto di tale disponibilità, specificando che eventuali economie possono essere riassegnate alla Regione solo dopo il completamento dell'opera;
- che il Ministro delle infrastrutture consegna copia della nota 31 marzo 2008, n. DGPAAc/34.19.04/3795, con la quale il Ministero per i beni e le attività culturali ha formalizzato il proprio parere in ordine al progetto, confermando sostanzialmente le valutazioni anticipate al Ministero delle infrastrutture che ne ha tenuto conto nella propria relazione istruttoria e chiedendo che gli venga sottoposto per le verifiche di competenza il progetto definitivo, evidentemente riferendosi alla successiva fase progettuale;
- che il predetto Ministro consegna altresì copia aggiornata del "foglio prescrizioni" e – preso atto delle limitate disponibilità residuanti a valere sulle risorse recate dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007, anche a seguito di ulteriori assegnazioni disposte in data odierna – propone di stralciare dal progetto "lo svincolo di Stagnoni", il cui costo è stimato in euro 15.000.383 e che non risulta indispensabile ai fini della funzionalità dell'intera opera, e di lasciare a carico della Regione un onere aggiuntivo di circa euro 1.000.000, dichiarando di aver interessato la Regione medesima in ordine a tale proposta;
- che il rappresentante della Regione conferma, in seduta, di aderire alla suddetta proposta, facendo peraltro presente che la Regione stessa non è in grado di sostenere l'onere di realizzazione del citato svincolo, che richiede venga quindi successivamente attuato a carico dell'ANAS;
- che in tali termini la proposta del Ministero delle infrastrutture viene recepita all'unanimità, fermo restando che in tempi brevi la Regione dovrà formalizzare il proprio impegno al cofinanziamento nella maggior misura sopra individuata (complessivamente euro 26.196.428) e che l'ANAS, a sua volta, dovrà confermare il costo complessivo del progetto, al netto dell'onere del menzionato svincolo, e l'ininfluenza dello stralcio stesso ai fini della funzionalità dell'opera in approvazione;

D E L I B E R A

1. Approvazione progetto definitivo

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi degli art. 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato – con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture – anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale, di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità il progetto definitivo "viabilita' di accesso all'hub portuale di Savona - interconnessione tra i caselli della A12 ed il porto: variante alla SS1 Aurelia - 3° lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale", con esclusione della parte relativa allo svincolo di Stagnoni, che viene stralciato dal progetto medesimo.
Si è quindi perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra lo Stato e la Regione interessata sulla localizzazione dell'opera.
L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

1.2 L'importo di euro 240.817.559 – pari al costo aggiornato dell'opera, al netto dell'onere stimato per la realizzazione dello svincolo di Stagnoni – costituisce il "limite di spesa" dell'intervento.

1.3 Le prescrizioni cui resta subordinata l'approvazione del progetto sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

2. Concessione contributo

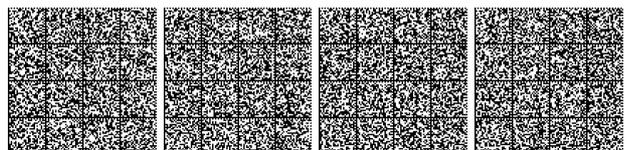
2.1 Per la realizzazione dell'opera di cui al progetto definitivo approvato al punto 1 sono concessi all'ANAS i seguenti contributi:
- un contributo di euro 7.754.097, per quindici anni, a valere sul contributo pluriennale previsto dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 con decorrenza 2008;
- un contributo di euro 6.104.815, per quindici anni, a carico del contributo pluriennale previsto da detta norma con decorrenza 2009;
- un contributo di 6.184.401 euro, per quindici anni, a valere sul contributo pluriennale previsto dalla richiamata disposizione con decorrenza 2010.

2.2 I predetti contributi – suscettibili di sviluppare, al tasso di interesse attualmente praticato dalla Cassa depositi e prestiti, un volume complessivo di investimenti di euro 214.621.131 – sono stati quantificati includendo, nel costo di realizzazione dell'investimento, anche gli oneri derivanti dal reperimento di eventuali finanziamenti necessari.

3. Adempimenti a carico di Regione ed ANAS

3.1 Entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera nella Gazzetta Ufficiale ANAS S.p.A. provvederà:
- a trasmettere all'Ufficio di Segreteria di questo Comitato ed al Ministero delle infrastrutture il quadro economico dell'intervento di cui al progetto approvato al precedente punto 1, confermando l'ininfluenza dello stralcio dello svincolo di Stagnoni ai fini della funzionalità dell'intervento stesso;
- a trasmettere ai predetti Uffici la quantificazione del costo delle prescrizioni, il cui onere viene imputato alla voce "imprevisti" del predetto quadro economico;
- a richiedere il CUP dell'intervento in questione.

3.2 Entro il medesimo termine di cui al punto precedente la Regione provvederà a formalizzare il proprio impegno a concorrere al finanziamento dell'opera sino al maggior importo di euro 26.196.428, trasmettendo ai predetti Uffici copia della delibera che verrà adottata a modifica della delibera n. 334/2008: nell'ambito del suddetto tetto il cofinanziamento della Regione verrà determinato sulla base del nuovo quadro economico predisposto dall'ANAS in modo da assicurare l'integrazione della copertura del costo rispetto all'importo effettivamente acquisito, in fase di accensione dei relativi mutui, con i contributi assegnati al progetto con la presente delibera.

3.3 L'approvazione del progetto definitivo di cui trattasi e la concessione dei contributi di cui al precedente punto 2 restano subordinate all'espletamento, in termini, degli adempimenti previsti ai punti 3.1 e 3.2 della presente delibera: in caso di mancato rispetto di detto termine, i contributi suddetti sono da intendere automaticamente revocati ed il progetto dovrà essere ripresentato a questo Comitato per una nuova approvazione.

3.4 Le economie realizzate in fase di aggiudicazione verranno destinate a ricostituire la voce “imprevisti” in misura corrispondente all’importo utilizzato per fronteggiare l’onere di attuazione delle prescrizioni.

Le eventuali eccedenze restano vincolate alla realizzazione dell’intervento sino al completamento del medesimo.

3.5 ANAS S.p.A., non appena individuate le fonti di copertura del relativo costo, provvederà a sottoporre – tramite il Ministero delle infrastrutture – il progetto definitivo relativo allo svincolo di Stagnoni a questo Comitato, relazionando nell’occasione sull’esito della gara prevista per l’appalto della progettazione esecutiva e dei lavori di cui al progetto approvato al precedente punto 1, se nel frattempo già espletata.

4 *Clausole finali*

4.1 Il Ministero delle infrastrutture provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

4.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà ad elaborare il progetto esecutivo in accordo con le rispettive Soprintendenze di settore ed a sottoporre il progetto stesso al Ministero per i beni e le attività culturali per le verifiche di competenza. Provvederà inoltre, prima dell’inizio dei lavori, a comunicare al predetto Ministero l’esito di tali verifiche, nonché a fornire assicurazioni sull’avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato: il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Segreteria di questo Comitato.

4.3 Il predetto Ministero delle infrastrutture provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.4 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l’alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l’affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dell’opera dovrà contenere una clausola che – fermo restando l’obbligo dell’appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall’art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 – ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all’art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l’altro – l’acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari indipendentemente dai limiti d’importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori: i contenuti di detta clausola sono specificati nell’allegato 2, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

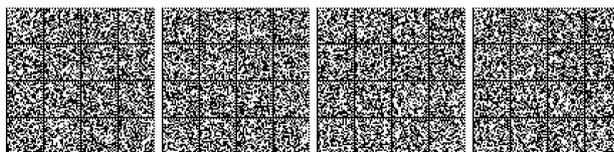
4.5 Ai sensi della delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004) il CUP assegnato al progetto dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante il progetto stesso.

Roma, 2 aprile 2008

Il Presidente: PRODI

Il segretario del CIPE: MARCUCCI

Registrato alla Corte dei conti il 12 gennaio 2009
Ufficio di controllo atti Ministeri economico-finanziari, registro n. 1, Economia e finanze, foglio n. 10

ALLEGATO *1*

PRESCRIZIONI

Ambiente geologico ed idrogeologico

- Nell'ambito dell'appalto integrato dovranno essere, preventivamente alla progettazione esecutiva, eseguite le verifiche di seguito specificate:
  a) – censimento di pozzi esistenti a monte e a valle delle opere in progetto;
     – eventuale perforazione di ulteriori piezometri a tubo aperto, a monte e a valle delle singole opere;
     – misure piezometriche nei pozzi censiti, nei nuovi piezometri di cui al precedente punto e nei piezometri esistenti riutilizzabili; prelievi di campioni di acqua, da sottoporre ad analisi chimico-fisiche di laboratorio, dai nuovi pozzi e dai piezometri esistenti;
     – misure di portata alle sorgenti di interesse.

  L'articolazione temporale delle attività descritte deve essere così strutturata: fase ante operam, corso d'opera, post operam.

  b) – conseguente verifica dell'eventuale interferenza dell'opera con i pozzi e le sorgenti di cui sopra e indicazione dei sistemi di approvvigionamento idrico di emergenza necessari per supplire ad eventuali deficit indotti dagli scavi, con eventuali interventi di ripristino degli acquedotti potenzialmente impattati, a cui destinare parte delle somme riservate agli imprevisti;
     – revisione a scala progettuale delle opere idrauliche, allo scopo di definire modalità di intervento meno rigide ed invasive, onde ottenerne un miglior inserimento ambientale sotto i vari profili geomorfologico, idraulico, ecologico, paesistico, garantendo il superamento delle criticità idrauliche senza aumentare significativamente la pericolosità ed il rischio attuale, sia nelle aree interessate che in quelle limitrofe, e tenendo anche in considerazione le possibili esondazioni di colatori minori, anche scolanti nei corsi d'acqua principale, coerentemente con le indicazioni del Piano di bacino. La revisione delle previsioni di messa in sicurezza idraulica dovrà essere condotta raccordandosi con la Provincia, della quale dovrà comunque essere acquisito il parere tecnico in merito alla congruenza sia delle previsioni, sia delle modalità di dimensionamento e progettazione delle opere, con le indicazioni del Piano di bacino - Ambito 20.

- Dovrà essere prevista, in tutte le gallerie naturali scavate sotto falda, la posa in opera di teli in PVC al contorno e successivo rivestimento definitivo in cls. e, in avanzamento, un pre-rivestimento con chiodature ed uso di calcestruzzo radiale che sostenga ed impermeabilizzi lo scavo in fase provvisoria.

- Dovranno essere verificate, e conseguentemente dimensionate, le opere di contenimento in presenza della sollecitazione sismica.

- Dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio delle vibrazioni nelle aree poste nell'intorno del tracciato e procedure di superamento dei livelli imposti, eseguendo:
  – preliminarmente alla fase costruttiva, una "Carta degli edifici e delle strutture poste in prossimità del tracciato";

- durante i lavori, il monitoraggio strumentale delle vibrazioni indotte dallo scavo condotto sugli edifici indicati nella carta suindicata;
  - la definizione di protocolli operativi da attuarsi nel caso di superamento di limiti preimposti di vibrazione.

- Dovranno essere individuate le possibili interferenze tra il tracciato di scavo, specie per le zone a ridotta copertura, e gli elementi antropici presenti in relazione ai potenziali cedimenti indotti nei terreni, allo scopo di mettere in atto misure compensative, se necessarie, e di definire gli eventuali interventi di rinforzo e miglioramento del terreno.
- Dovrà essere definito un programma di controllo geotecnico del progetto di scavo nella fase costruttiva: in tal senso può essere accettabile la messa "a sistema" dei piezometri e inclinometri installati per monitorare le reazioni allo scavo del comparto suolo-sottosuolo ed acqua.
- Si dovrà proseguire il monitoraggio idrogeologico messo in atto, con identica periodicità e utilizzando anche i piezometri delle campagne geognostiche precedenti ancora in funzione, fino all'inizio lavori, per poi intensificarlo nel periodo degli scavi e continuarlo post operam. In particolare per tutta la durata delle operazioni di scavo i piezometri utilizzabili per il monitoraggio dovranno essere muniti di sistema di rilevazione in continuo. Gli esiti del monitoraggio dovranno essere trasmessi anche al settore VIA regionale.

Paesaggio e archeologia

- Per le opere riguardanti gli svincoli e i tratti in galleria e su viadotto, in particolare modo di Melara e San Venerio, e per tutta la porzione di territorio interessata dai lavori si dovranno eseguire le seguenti indagini diagnostiche:
  - esecuzione di prospezioni geomorfologiche non distruttive con impiego combinato dei sistemi magnetico, geoelettrico e georadar;
  - esecuzione di indagini geotecniche, tramite carotaggi continui con lettura stratigrafica e geoarcheologica, con eventuali analisi radiocarboniche;
  - esecuzione di verifiche di controllo archeologico, mediante sondaggi di scavo stratigrafico a seconda delle risultanze derivanti dalle attività sopra descritte integrate e, se del caso, esecuzione di analisi paleobotaniche e radiocarboniche per situazioni di particolare interesse archeologico.

ALLEGATO *2*

CLAUSOLA ANTIMAFIA

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai DD.II. 14.3.2003 e 8.6.2004.

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso articolo 10, mentre l'articolo 118 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, e s.m.i., pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.
La necessità di analoga estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).
Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che – oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 118 del D.Lgs. n. 163/2006 – preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione – vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera c) del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 – l'autorizzazione di cui all'articolo 118 del D.Lgs. n. 163/2006 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi delle norme richiamate, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50.000 euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. *informazioni supplementari atipiche* – di cui all'art. 1 septies del decreto legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni – ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'articolo 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

4) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:
   a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;
   b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, "offerta di protezione", ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

09A00867

DELIBERAZIONE 2 aprile 2008.

Legge 29 novembre 2007, n. 222. Legge n. 443/2001. Metrotranvia Milano (Parco Nord) - Seregno (CUP J62I03000040009). (Deliberazione n. 67/2008).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTA la legge 29 novembre 2007, n. 222, concernente la "conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 1 ottobre 2007, n. 159, recante interventi urgenti in materia economico – finanziaria, per lo sviluppo e l'equità sociale", e visto in particolare l'articolo 7, comma 3, del testo del suddetto decreto legge coordinato con la legge di conversione che, "*per la realizzazione di investimenti relativi al sistema ferroviario metropolitano di Milano*" autorizza "*la spesa di 150 milioni di euro per l'anno 2007, da utilizzare ai sensi degli articoli 163 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163*";

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cosiddetta "legge obiettivo"), che, all'articolo 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'articolo 13, oltre a recare modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che le opere medesime siano comprese in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

VISTO l'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP), e viste le delibere attuative adottate da questo Comitato;

VISTO l'articolo 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visti in particolare i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, intitolato “codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”, e s.m.i., e visti in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV concernente “lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi”, limitatamente agli articoli 163 e seguenti;
- l’articolo 256 che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, e s.m.i. concernente la “attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale”, come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

VISTO il decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito in legge, con modificazioni, dall’articolo 1 della legge 17 luglio 2006, n. 233, che ha modificato l’articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, operando – tra l’altro – la scissione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in Ministero delle infrastrutture e Ministero dei trasporti;

VISTA la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), che all’art. 2, comma 257, tra l'altro, per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla citata legge n. 443/2001 e s.m.i., ha autorizzato la concessione di contributi quindicennali di 99,6 milioni di euro a decorrere da ciascuno degli anni 2008, 2009 e 2010;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato articolo 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l’altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora Ministero delle infrastrutture, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull’esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato articolo 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

VISTA la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato ha operato la rivisitazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 27 marzo 2008, n. 52, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo della “metrotranvia Milano (Parco nord) – Seregno” ed ha assegnato un contributo suscettibile di sviluppare un volume di investimenti pari a 128,53 milioni di euro, subordinando l’efficacia della delibera stessa allo scioglimento della riserva del Ministro dell’economia e delle finanze in ordine alla finanziabilità della suddetta opera con le risorse destinate alla attuazione della “legge obiettivo”;

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell’interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 14 marzo 2003, e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell’articolo 15, comma 2, del decreto legislativo n. 190/2002, ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l’alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTO il decreto 20 marzo 2003, n. 5279, emanato dall'allora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il quale, ai sensi del citato articolo 13 della legge n. 166/2002, sono stati individuati i soggetti autorizzati a contrarre i mutui ed a effettuare altre operazioni finanziarie e sono state inoltre definite le modalità di erogazione delle somme dovute dagli istituti finanziari ai mutuatari, nonchè quantificate le quote da utilizzare per le attività di progettazione, istruttoria e monitoraggio;

VISTA la sentenza 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2008-2012, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 28 giugno 2007, n. 45, che include, nell'allegato G "infrastrutture prioritarie", con riferimento alle priorità infrastrutturali della Regione Lombardia, tra le reti metropolitane – interventi per il miglioramento della mobilità nell'area metropolitana milanese, la "metrotranvia Milano – Desio – Seregno" con un costo di 214 milioni di euro, non finanziato;

VISTA la circolare del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato 28 febbraio 2007, n. 15, concernente le procedure da seguire per l'utilizzo di contributi pluriennali ai sensi della legge n. 296/2006, articolo 1, commi 511 e 512;

VISTE le note 12 marzo 2008, n. 106, e 25 marzo 2008, n. 128, e, "da ultima", la nota 26 marzo 2008, n. 132, con le quali il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso – tra l'altro – la relazione istruttoria della "Metrotranvia Milano (Parco nord) - Seregno" e successivi aggiornamenti;

VISTA la nota 18 marzo 2008, n. 116, con la quale il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso – tra l'altro – le schede ex delibera n. 63/2003 e il piano economico finanziario;

CONSIDERATO che l'articolo 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'articolo 13 della legge n. 166/2002, e l'articolo 163 del decreto legislativo n. 163/2006 attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato all'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, come aggiornato con delibera n. 130/2006, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che l'intervento di cui sopra è ricompreso nella Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, tra gli " ulteriori interventi infrastrutturali" il cui finanziamento era previsto nell'ambito del 2° Programma infrastrutture strategiche o di altri programmi d'investimento ordinari;

CONSIDERATO che con delibera 21 febbraio 2008, n. 21, questo Comitato ha proceduto – tra l'altro – alla ricognizione delle risorse di cui all'articolo 2, comma 257, della legge n. 244/2007 (legge finanziaria 2008) allocabili da questo Comitato medesimo;

CONSIDERATO che il punto f) dell'ordine del giorno della odierna seduta prevede una "*informativa del Ministero dell'economia e delle finanze sull'esito delle verifiche svolte a seguito dell'approvazione condizionata nella seduta CIPE del 27 marzo 2008, dei progetti relativi a:*

- *metrotranvia di Milano (Parco nord) – Desio - Seregno: progetto definitivo;*
- *Bergamo-Lecco – variante alla Ss 639 nei comuni di Lecco, Vercurago, Calolziocorte: progetto preliminare*";

CONSIDERATO che il Ministero dell'economia e delle finanze ha sciolto positivamente la riserva di cui al punto 3.2 della citata delibera n. 52/2008;

RITENUTO pertanto di considerare acquisita la intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

D E L I B E R A

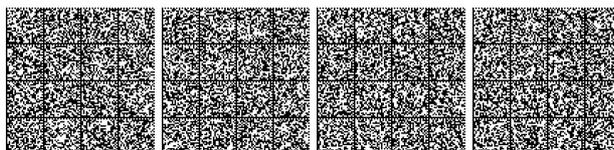
1. E' sciolta positivamente la riserva del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al punto 3.2 della delibera 27 marzo 2008, n. 52;
2. Sono confermate le disposizioni di cui alla suddetta delibera n. 52/2008 che non risultano modificate dalla presente determinazione.

Roma, 27 marzo 2008

Il Presidente: PRODI

Il segretario del CIPE: MARCUCCI

Registrato alla Corte dei conti il 12 gennaio 2009
Ufficio di controllo atti Ministeri economico-finanziari, registro n. 1, Economia e finanze, foglio n. 16

09A00868

DELIBERAZIONE 1° agosto 2008.

Legge n. 443/2001 - Programma delle infrastrutture strategiche piastra logistica umbra: piattaforma logistica di Terni-Narni. Approvazione progetto definitivo (CUP C21H04000080005). (Deliberazione n. 81/2008).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'articolo 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'articolo 13, oltre a recare modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che le opere medesime siano comprese in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

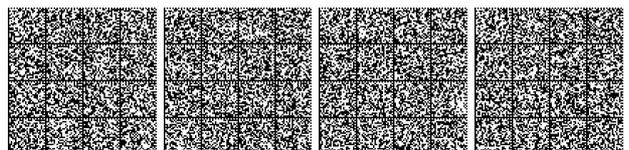
VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

VISTO l'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP), e viste le delibere attuative adottate da questo Comitato;

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, intitolato "codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", e s.m.i., e visti in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV concernente "lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi";
- l'articolo 256 che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, e s.m.i. concernente la "attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

VISTO il decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1 della legge 17 luglio 2006, n. 233, che ha modificato l'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, operando – tra l'altro – la scissione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in Ministero delle infrastrutture e Ministero dei trasporti;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato articolo 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include, nell'ambito degli "Hub interportuali", la "Piastra logistica umbra", per la quale indica un costo complessivo di 14,7 milioni di euro;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora Ministero delle infrastrutture, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 15 (G.U. n. 304 /2004), con la quale questo Comitato ha approvato i progetti preliminari degli interventi relativi alle piattaforme logistiche di Terni-Narni, Foligno e Città di Castello-San Giustino per un importo complessivo di 58.558.251,04 euro, individuando per la piattaforma logistica di Terni-Narni il limite di spesa di 19.119.784,89 euro, ed ha assegnato alla Regione Umbria, per la realizzazione delle suddette piattaforme logistiche, un contributo massimo pluriennale pari a 2,680 milioni di euro per 15 anni, suscettibile di sviluppare un volume di investimenti pari a circa 29,279 milioni di euro;

VISTA la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato ha operato la rivisitazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche, in cui trova conferma, nell'ambito degli "Hub interportuali", la "Piastra logistica umbra" con un costo aggiornato di 58,6 milioni di euro;

VISTA la delibera 30 agosto 2007, n. 90 (G.U. 26/2008 S.O.), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo della piattaforma logistica di Città di Castello-San Giustino;

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 14 marzo 2003, e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 2, del decreto legislativo n. 190/2002, ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTA la nota acquisita il 18 luglio 2008 con protocollo 1893 con la quale il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso – tra l'altro – la documentazione istruttoria concernente la "piattaforma logistica di Terni-Narni" e vista la nota 24 luglio 2008, n. 8405, con la quale il medesimo Ministero ha perfezionato ed integrato la suddetta documentazione istruttoria;

VISTA la nota 28 luglio 2008, n. 8835, con la quale il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso – tra l'altro – documentazione integrativa di quella precedentemente trasmessa con le citate note n. 1893 e n. 8405;

CONSIDERATO che l'articolo 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'articolo 13 della legge n. 166/2002, e l'articolo 163 del decreto legislativo n. 163/2006 attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato all'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, come aggiornato con delibera n. 130/2006, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che le “Piastre logistiche di Terni – Foligno – Città di Castello” sono comprese nell’Intesa generale quadro tra Governo e Regione Umbria, sottoscritta il 24 ottobre 2002, nell’ambito degli “Hub Interportuali”;

CONSIDERATO che con nota 22 luglio 2008, n. 8049, il Ministero delle infrastrutture ha chiesto l’inserimento all’ordine del giorno della seduta del Comitato – tra l’altro – delle piattaforme logistiche di Terni-Narni e di Foligno;

CONSIDERATO che nel corso della seduta preliminare, nella quale è stata esaminata la proposta di approvazione del progetto definitivo dell’intera piattaforma logistica di Terni-Narni, sono state sollevate riserve in ordine alla copertura finanziaria dell’opera;

CONSIDERATO che nella seduta preliminare è stata acquisita una nota del Ministero dell’economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato del 29 luglio 2008 concernente le osservazioni del suddetto Ministero in ordine alle proposte inserite nell’ordine del giorno e contenente – in particolare – le suddette riserve sulla copertura finanziaria dell’opera, imputata a valere su risorse del bilancio regionale 2010, 2011, 2012;

CONSIDERATO che con nota 31 luglio 2008, n. 9260, il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso le proprie osservazioni in merito agli esiti della seduta preparatoria del 29 luglio 2008 anticipando – tra l’altro – la emanazione di una delibera da parte della Giunta regionale della Regione Umbria relativa all’opera all’esame;

CONSIDERATO che la proposta finale sottoposta a questo Comitato concerne la approvazione del progetto definitivo di un primo stralcio funzionale della piattaforma logistica di Terni-Narni dotato di copertura finanziaria completa;

CONSIDERATO che nel corso della seduta odierna sono stati acquisiti, ulteriori documenti istruttori tra i quali la delibera della Giunta regionale della Regione Umbria 28 luglio 2008, n. 1046;

SU PROPOSTA del Ministro delle infrastrutture;

ACQUISITA in seduta l’intesa del Ministro dell’economia e delle finanze;

P R E N D E A T T O

delle risultanze dell’istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture ed in particolare:

- *sotto l’aspetto tecnico-procedurale*

- che con la delibera 27 maggio 2004, n. 15, questo Comitato ha approvato i progetti preliminari degli interventi relativi alle piattaforme logistiche di Terni-Narni, Foligno e Città di Castello-San Giustino, individuando, per la piattaforma logistica di Terni-Narni, il limite di spesa di 19.119.784,89 euro, ed ha assegnato alla Regione Umbria, per la realizzazione delle suddette piattaforme logistiche, un finanziamento di circa 29,279 milioni di euro;
- che con successiva delibera n. 90/2007 è stato approvato il progetto definitivo della piattaforma logistica di Città di Castello-San Giustino;
- che la proposta all’esame concerne il progetto definitivo della piattaforma logistica di Terni-Narni;

- che l'intervento contempla molteplici funzioni connesse alle modalità di trasporto su ferro e su gomma ed è collegato sia alla rete stradale nazionale, tramite la strada provinciale Marattana e lo svincolo di Terni sulla strada di grande comunicazione (SGC) E45, sia alla rete ferroviaria sulla linea Orte – Falconara;
- che l'intervento consiste nella realizzazione di:
  - un terminale intermodale dotato di quattro aste di binario di modulo 550 m e piazzali per lo stoccaggio e la movimentazione dei container (superficie complessiva 41.000 mq);
  - un terminale autotrasporto con area coperta unitaria dotata di ribalta lato gomma, parcheggi e piazzali scoperti (superficie 28.000 mq di cui circa 15.000 coperti);
  - un terminale autotrasporto con area coperta unitaria dotata di ribalta lato ferro raccordata, parcheggi e piazzali scoperti (superficie 19.000 mq di cui 4.800 coperti);
  - un centro di distribuzione urbana dotato di aree coperte con ribalta, parcheggi e piazzali (superficie 15.200 mq di cui 1.790 coperti per ciascuno dei due magazzini);
  - un'area pesa stradale (superficie 800 mq);
  - un'area servizi con edificio di due piani (ristoro, uffici di vigilanza, sala riunioni, servizi igienici) (superficie 3.000 mq di cui 550 coperti);
  - un'area officina con edificio servizi e piazzale per mezzi pesanti (superficie 1.650 mq di cui 425 coperti);
  - un'area destinata alla distribuzione di carburanti e attrezzature per lavaggio dei mezzi pesanti (superficie 2.890 mq) di cui è prevista la sola predisposizione e non l'attrezzaggio specifico, da prevedere in relazione alla individuazione del gestore;
- che il progettista, nella relazione redatta ai sensi dell'articolo 166, comma 1, del decreto legislativo n. 163/2006, ha attestato la rispondenza del progetto definitivo della piattaforma logistica di Terni-Narni al progetto preliminare approvato con la citata delibera n. 15/2004 nonché la ottemperanza alle prescrizioni formulate in quella sede;
- che la Regione Umbria, con nota 19 febbraio 2008, n. 26619, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture il progetto definitivo dell'opera;
- che il soggetto aggiudicatore, con separate note tra il 19 e il 25 febbraio 2008, ai sensi dell'articolo n. 166, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 ha trasmesso il progetto definitivo agli enti competenti e ai soggetti gestori delle interferenze;
- che la Conferenza di servizi è stata convocata dal Ministero delle infrastrutture in data 9 giugno 2008;
- che le opere in argomento, secondo quanto dichiarato dalla Regione Umbria con note 16 ottobre 2003, n. 10459, 10460, 10461, ai sensi della legge regionale 9 aprile 1998, n. 11, non è soggetta a procedura di Valutazione di impatto ambientale (VIA) nazionale o regionale in quanto interessa una superficie inferiore a 20 ha;

- che, ai sensi del comma 2 dell'articolo 166 del decreto legislativo n. 163/2006, l'avvio del procedimento di pubblica utilità è stato comunicato mediante pubblicazione, in data 5 febbraio 2008, su due quotidiani, di cui uno a diffusione nazionale, e che il soggetto aggiudicatore ha dato comunicazione al Ministero delle infrastrutture dell'avvenuta pubblicazione con nota 21 aprile 2008, n 60917;
- che la Regione Umbria, con delibera della Giunta regionale del 12 maggio 2008, n. 526, ha espresso parere favorevole con prescrizioni al progetto;
- che il Ministero per i beni e le attività culturali - Direzione regionale per i Beni culturali e paesaggistici dell'Umbria, sulla base dei pareri delle soprintendenze di settore, con nota 13 giugno 2008, n. 4078, ha espresso parere positivo con limitazioni e prescrizioni espresse dalla Soprintendenza per i beni archeologici dell'Umbria;
- che il Ministero delle infrastrutture, a seguito della disamina dei pareri pervenuti sull'intero progetto, ritiene che tutte le autorizzazioni e prescrizioni acquisite sono da ritenere accoglibili e propone le prescrizioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo;
- che la relazione istruttoria indica gli elaborati del progetto definitivo in cui sono riportati il programma di risoluzione delle interferenze e gli immobili da espropriare;

- *sotto l'aspetto attuativo*

- che il soggetto aggiudicatore è individuato nella Regione Umbria;
- che la modalità di affidamento prevista è l'appalto integrato sulla base del progetto definitivo;
- che, sulla base del cronoprogramma dei lavori, è previsto che le attività di progettazione esecutiva, gara e affidamento, consegna e avvio dei lavori, ed esecuzione dei lavori abbiano una durata complessiva di 40 mesi e che le opere possano essere concluse entro il primo semestre del 2012, a fronte di precedente previsione indicata nella delibera di approvazione del progetto preliminare di ultimazione entro il primo semestre del 2007;
- che il Ministero delle infrastrutture propone la approvazione del progetto definitivo di un primo stralcio funzionale individuato dal soggetto aggiudicatore e comprendente tutte le opere stradali (piazzali per lo stoccaggio delle merci, rilevati, viabilità interna al centro merci, piazzale di stoccaggio del terminale intermodale con relativi binari di carico e scarico con eccezione dei piazzali del magazzino raccordato e il binario di collegamento con lo stesso), l'edificio servizi e uno dei due magazzini della distribuzione locale e la predisposizione dell'area distribuzione carburante;

sotto l'aspetto finanziario

- che il costo complessivo dell'opera è pari a 39.012.834,52 euro, e registra un incremento di poco superiore al 100% rispetto al costo di 19.119.784,89 euro individuato nella delibera n. 15/2004 e che il suddetto incremento è dovuto:
  - all'adeguamento dei prezzi al prezzario regionale del 2007 in luogo del prezzario regionale del 2002 utilizzato per la stima dei costi a livello di progetto preliminare e in luogo del prezzario regionale del 2006 utilizzato per il computo metrico a livello del progetto definitivo;

- all’aumento di alcune materie prime i cui prezzi sono aumentati in conseguenza di eventi economici internazionali;
- all’individuazione degli oneri per la sicurezza;
- all’adeguamento dell’impianto ACEI di stazione
- alla integrazione delle dotazioni di attrezzature fisse dello scalo ferroviario;

- che il suddetto costo complessivo di 39.012.534,52 euro, di cui 5.293.233,01 euro per IVA ed eventuali altre imposte, è così articolato:

(euro)

voce	*Importo*
Lavori	*26.466.165,05*
Somme a disposizione	*12.546.369,47*
Totale	*39.012.534,52*

- che per il finanziamento delle piattaforme logistiche umbre nella citata delibera n. 15/2004 era previsto – ed ora confermato, al netto dell’incremento di costo di cui sopra – un cofinanziamento al 50% tra Stato e Regione Umbria per la copertura finanziaria dell’importo complessivo, per le tre piattaforme logistiche di Terni-Narni, Foligno e Città di Castello-San Giustino, di 58.568.251,04 milioni di euro;
- che, con riferimento al suddetto incremento di costo, la Regione, con la citata delibera di Giunta 12 maggio 2008, n. 526, ha stabilito di integrare la copertura finanziaria già disponibile con fondi propri a valere sul bilancio regionale – esercizi finanziari successivi al 2008;
- che il primo stralcio funzionale, come sopra individuato, ha un costo di 22.819.336,91 euro, di cui 3.338.123,87 euro per IVA ed eventuali altre imposte, così articolato:

(euro)

voce	*Importo*
Lavori	*16.690.619,36*
Somme a disposizione	*6.128.717,55*
Totale	*22.819.336,91*

- che, come risultante dalla delibera di Giunta regionale 28 luglio 2008, n. 1046, acquisita nella odierna seduta e concernente integrazioni della precedente delibera n. 526, la copertura finanziaria del costo del suddetto primo stralcio funzionale della piattaforma di Terni-Narni è così articolata:
  - 9.559.892,45 euro, in termini di volume di investimento, quale quota destinata alla piattaforma logistica di Terni-Narni del contributo assegnato con la richiamata delibera n. 15/2004 a valere sul limite di impegno previsto dall’articolo 4, comma 176, della legge n. 350/2004 e decorrente dal 2005, suscettibile di sviluppare un volume di investimento complessivo per le tre piattaforme logistiche pari a 29.279.125,52 euro;
  - 9.559.892,45 euro a valere su risorse del bilancio regionale - esercizio finanziario 2008 (legge regionale 27 marzo 2008, n. 6) – capitolo 9543 provenienti dalla delibera di questo Comitato 27 maggio 2005, n. 35**;**
  - 3.699.552,02 euro a valere su risorse del bilancio regionale - esercizio finanziario 2008 (legge regionale 27 marzo 2008, n. 6) – capitolo 7377;

- che con decreto ministeriale 22 dicembre 2006, n. 18893, è stata impegnata a favore della Regione Umbria la somma di 2.280.000 euro – assegnata con la citata delibera n. 15/2004 – in conto competenza 2006 e per gli esercizi successivi fino al 2020 a carico del capitolo 7060 P.G. 02 del bilancio del Ministero delle infrastrutture;
- che, come da dichiarazione del Responsabile unico del procedimento, l'accoglimento delle prescrizioni non comporta ulteriori incrementi di spesa rispetto a quanto previsto nel quadro economico allegato al progetto definitivo.

DELIBERA

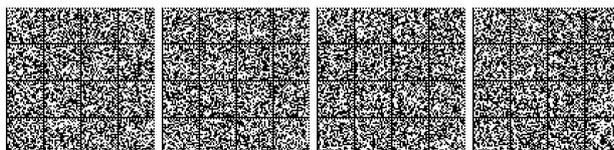
1 *Approvazione progetto definitivo*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato – con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture – anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo, comprensivo del Piano di risoluzione delle interferenze, del primo stralcio funzionale della "piattaforma logistica di Terni-Narni".
L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.
L'importo di euro 22.819.336,91 (comprensivo di IVA), individuato in relazione all'ammontare del quadro economico del primo stralcio funzionale dell'opera sintetizzato nella precedente "presa d'atto", costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare.

L'importo di euro 39.012.534,52 (comprensivo di IVA), del pari individuato in relazione all'ammontare del quadro economico dell'opera sintetizzato nella precedente "presa d'atto", costituisce il nuovo limite di spesa e sostituisce il precedente limite di spesa relativo alla "piattaforma logistica di Terni-Narni", indicato nella sopra citata delibera n. 15/2004.
Resta inteso che la copertura finanziaria del fabbisogno residuo del completamento dell'intervento è a carico della Regione Umbria.

1.2 Le prescrizioni richiamate al punto 1.1, formulate per l'intera "piattaforma logistica di Terni-Narni", per quanto riferibili al primo stralcio funzionale, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

2 *Clausole finali*

2.1 Il Ministero delle infrastrutture provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

2.2 Per quanto concerne il progetto approvato al precedente punto 1, il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1: il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica – Ufficio centrale di segreteria del CIPE.

2.3 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dell'opera dovrà contenere una clausola che – fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 118 del decreto legislativo 163/2006 – ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 2, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

2.4 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

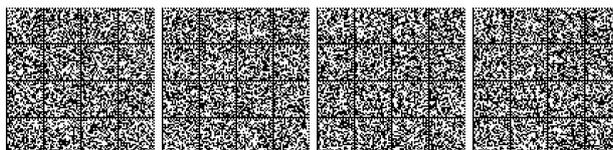
2.5 Il CUP C21H04000080005 assegnato al progetto in argomento dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento in oggetto.

Roma, 1° agosto 2008

Il Presidente: PRODI

Il segretario del CIPE: MARCUCCI

Registrato alla Corte dei conti il 12 gennaio 2009
Ufficio di controllo atti Ministeri economico-finanziari, registro n. 1, Economia e finanze, foglio n. 11

ALLEGATO *1*

PRESCRIZIONI

In fase di redazione del progetto esecutivo

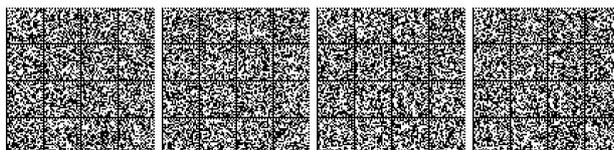
1) Nella fase di progettazione esecutiva dovrà essere effettuata una campagna d'indagini che integri quanto esposto nella relazione geologica e geotecnica di corredo al progetto definitivo presentato e nei suoi allegati; dovranno essere svolte indagini maggiormente approfondite, puntuali e chiaramente ubicate e distinguibili in un inquadramento planimetrico, in numero e tipologie adeguate ad una completa ricostruzione del modello geologico e idrogeologico del sottosuolo dell'area d'intervento. La verifica di ottemperanza è a cura della Regione Umbria.
2) Il soggetto aggiudicatore dovrà trasmettere ai "Servizi Tecnici Regionali" copia della documentazione che verrà prodotta in seguito alla campagna d'indagine geognostiche di integrazione di cui al punto 1). La verifica di ottemperanza è a cura della Regione Umbria.
3) Nella redazione del progetto esecutivo e nel prosieguo dell'esecuzione delle opere dovrà essere garantita la coerenza con la disciplina normativa tecnica dei piani stralcio elaborati dall'Autorità di Bacino Fiume Tevere. La verifica di ottemperanza è a cura dell'Autorità di Bacino Fiume Tevere.

In fase di esecuzione dei lavori

4) I lavori di splateamento e di scavo dovranno essere preceduti dall'esecuzioni di sondaggi di scavo archeologico da parte di personale tecnico scientifico di fiducia della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Umbria con oneri finanziari a carico della committenza. La verifica di ottemperanza è a cura del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.
5) Dal momento che l'acquifero alluvionale dell'area d'interesse è classificato quale "acquifero a grado di vulnerabilità da molto elevato a elevato", e considerata la vicinanza di un campo pozzi, a seguito delle ulteriori indagini di cui al punto 1) dovranno essere previste e successivamente adottate tutte le misure atte a non pregiudicare l'equilibrio ambientale sotto il profilo idrogeologico, sia in fase di cantiere che di esercizio, in modo da garantire l'assoluta non interferenza delle opere in progetto con la falda acquifera, con particolari precauzioni in modo da evitare la dispersione di sostanze inquinati. La verifica di ottemperanza è a cura della Regione Umbria.

Programma interferenze

6) Il Soggetto Aggiudicatore dovrà inviare il progetto esecutivo, al fine di dare corso alla risoluzione delle interferenze, ai seguenti enti:

   - Provincia di Terni;
   - Amministrazioni comunali di Terni e Narni;
   - ATO n. 2 –Terni;
   - Rete Ferroviaria Italiana:
   - Snam S.p.A. Rete Gas;
   - Erogasmet;

- Enel S.p.A.;
- Telecom Italia S.p.A.;
- Umbriadue Servizi Idrici S.c.a.r.l.;

Le interferenze, ove non diversamente indicato, saranno risolte seguendo la normativa di settore.

7) Con riferimento agli impianti idrici e fognari gestiti dalla Sii (Servizio idrico integrato):

   - Il soggetto aggiudicatore dovrà prestare la massima attenzione nei ripristini delle banchine in corrispondenza della rete fognaria idrica di recente realizzazione, non indicata negli elaborati di progetto, lungo la via Maratta Bassa. Dovrà essere eseguito un sopralluogo con i tecnici Sii per stabilire le eventuali interferenze;

   - il progettista prima di dar corso alle lavorazioni di allaccio alla pubblica fognatura dovrà richiedere l'autorizzazione allo scarico come da procedure Sii.

8) Relativamente alle realizzazione dell'allaccio ferroviario tra l'opera in oggetto e la Rete ferroviaria Italiana (RFI), il soggetto aggiudicatore dovrà provvedere al perfezionamento della stipulata di un'apposita convenzione secondo le modalità previste dalle "Condizioni generali di contratto per la costruzione e l'esercizio di raccordo con stabilimenti commerciali, industriali ed assimilati" in uso nel Gruppo RFI.

9) Nell'ipotesi di un futuro allaccio della Piastra logistica alle Officine ex-Bosco, in affiancamento all'attuale linea ferroviaria Orte - Falconara, il soggetto aggiudicatore dovrà tener conto delle osservazioni riportate nella nota RFI/DIAN/C2/3480 del 18 giugno 2003 e dovranno essere prodotti i necessari elaborati progettuali, così come richiesto nella nota prot. RFI/DMAN/95 del 11 giugno 2008.

ALLEGATO *2*

CLAUSOLA ANTIMAFIA

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai DD.II. 14.3.2003 e 8.6.2004.

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso articolo 10, mentre l'articolo 118 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, e s.m.i., pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.
La necessità di analoga estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).
Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che – oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 118 del D.Lgs. n. 163/2006 – preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione – vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera c) del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 – l'autorizzazione di cui all'articolo 118 del D.Lgs. n. 163/2006 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi delle norme richiamate, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50.000 euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. *informazioni supplementari atipiche* – di cui all'art. 1 septies del decreto legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni – ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'articolo 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

4) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:
   a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;
   b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, "offerta di protezione", ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

09A00869

ITALO ORMANNI, *direttore*

ALFONSO ANDRIANI, *redattore*
DELIA CHIARA, *vice redattore*

(G903008/1) Roma, 2009 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

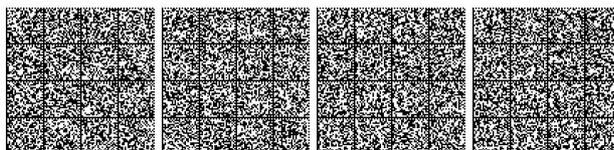
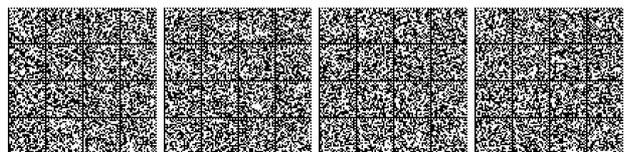
MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **presso l'Agenzia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. in ROMA, piazza G. Verdi, 10 - ☎ 06 85082147;**
- **presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sul sito www.ipzs.it, al collegamento rete di vendita (situato sul lato destro della pagina).**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Funzione Editoria - U.O. DISTRIBUZIONE
Attività Librerie concessionarie, Vendita diretta e Abbonamenti a periodici
Piazza Verdi 10, 00198 Roma
fax: 06-8508-4117
e-mail: editoriale@ipzs.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO ANNO 2009 (salvo conguaglio) (*)

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	(di cui spese di spedizione € 257,04)	- annuale	€ **438,00**
	(di cui spese di spedizione € 128,52)	- semestrale	€ **239,00**
Tipo A1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i soli supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi:		
	(di cui spese di spedizione € 132,57)	- annuale	€ **309,00**
	(di cui spese di spedizione € 66,28)	- semestrale	€ **167,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	(di cui spese di spedizione € 19,29)	- annuale	€ **68,00**
	(di cui spese di spedizione € 9,64)	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della CE:		
	(di cui spese di spedizione € 41,27)	- annuale	€ **168,00**
	(di cui spese di spedizione € 20,63)	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	(di cui spese di spedizione € 15,31)	- annuale	€ **65,00**
	(di cui spese di spedizione € 7,65)	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	(di cui spese di spedizione € 50,02)	- annuale	€ **167,00**
	(di cui spese di spedizione € 25,01)	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	(di cui spese di spedizione € 383,93)	- annuale	€ **819,00**
	(di cui spese di spedizione € 191,46)	- semestrale	€ **431,00**
Tipo F1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale inclusi i supplementi ordinari con i provvedimenti legislativi e ai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	(di cui spese di spedizione € 264,45)	- annuale	€ **682,00**
	(di cui spese di spedizione € 132,22)	- semestrale	€ **357,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A, A1, F, F1 comprende gli indici mensili
Integrando con la somma di € 80,00 il versamento relativo al tipo di abbonamento alla ***Gazzetta Ufficiale*** - parte prima - prescelto, si riceverà anche l'**Indice Repertorio Annuale Cronologico per materie anno 2009.**

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
	serie generale	€ 1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€ 1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Bollettino Estrazioni, ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI ED APPALTI

(di cui spese di spedizione € 127,00)	- annuale	€ **295,00**
(di cui spese di spedizione € 73,00)	- semestrale	€ **162,00**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

(di cui spese di spedizione € 39,40)	- annuale	€ **85,00**
(di cui spese di spedizione € 20,60)	- semestrale	€ **53,00**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,00
I.V.A. 20% inclusa

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%
Volume separato (oltre le spese di spedizione) € 18,00
I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste.

N.B. - Gli abbonamenti annui decorrono dal 1° gennaio al 31 dicembre, i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno e dal 1° luglio al 31 dicembre.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI IN USO APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

ABBONAMENTI UFFICI STATALI
Resta confermata la riduzione del 52% applicata sul solo costo di abbonamento

* tariffe postali di cui al Decreto 13 novembre 2002 (G.U. n. 289/2002) e D.P.C.M. 27 novembre 2002 n. 294 (G.U. 1/2003) per soggetti iscritti al R.O.C.